

Charles Berlitz
Triunghiul Dragonului



Charles Berlitz

**Triunghiul
Dragonului**

traducere de
Dorin Preisler

Editura **DOMINO**
1997

Editor: Dorin Ion Nedelcu
Tehnoredactare: Valentin Florin Luca
Coperta: Ovidiu Brezan

Titlul original:
THE DRAGON'S TRIANGLE

Copyright © 1989 by Charles Berlitz
Translation Copyright © 1997 Editura DOMINO
pentru editia în limba română

Copyright © Colectia UFO: M. Constantinescu

Reproducerea integrală sau parțială
a textului, fără acordul editurii, este interzisă
și va fi pedepsită conform legii

Adresa editurii:
Str. Gării nr. 6 Complex Pavcom
Târgoviște 0200 județul Dâmbovița,
Telefax 045.213.706

ISBN 973 - 9326 - 07 - 2

Această carte este o tentativă de soluționare a misterelor oceanului și cerului dintr-o zonă din apropierea coastelor Japoniei numită Marea Diavolului sau Triunghiul Dragonului.

Mulțumiri

Autorul dorește mulțumească tuturor celor care au contribuit cu informații, analize, fotografii sau documente la această carte. Faptul că aceste persoane sau organizații sunt menționate în prezenta secțiune nu implică în nici un fel ideea că ar fi de acord cu teoriile dezvoltate în *Triunghiul Dragonului*, sau chiar că ar avea cunoștință de ele. Dacă asemenea acceptări există, ele au fost menționate expres pentru fiecare persoană sau organizație.

Autorul dorește să exprime mulțumirile sale deosebite și următoarelor persoane: Valerie Seary-Berlitz, redactor, cercetător, scriitor; Mayumi Ogasawara Simms, cercetător, caligraf, scriitor; Kenzo Ogasawara, geolog și specialist în fizică nucleară; Richard Gwynn, scriitor, istoric al mării, cercetător al pierderilor pe mare.

În cele ce urmează, vor apărea, în ordine alfabetică, persoanele și organizațiile care au contribuit cu generozitate cu informații, fotografii și interviuri: Lin Berlitz, scufundător, cercetător; Caroline Lewis, cercetător (limba japoneză); David Fashold, scriitor, explorator, căpitan în Marina Comercială a Statelor Unite; Jay Egloff, oceanograf, geolog (Naval Oceanographic Research Development Organization);

Howard Hull, căpitan în Marina Comercială a Statelor Unite și Asistent Special al Președintelui Uniunii Maritime; Takao Ikeda, cercetător și scriitor; Jane's Information Group, Statele Unite; JSPS – Societatea Japoneză de cercetare a Fenomenelor Spațiale; JSRA – Asociația de Cercetare pentru Industria Navală din Japonia; Ramona Kashe, cercetător șef pe lângă Charles Berlitz, Washington, D.C.; Shigeru Katu, cercetător și scriitor (JSPS); Agenția de Știri Kyodo; Dr. Talbot Lindstrom, fost adjunct al secretarului apărării al Statelor Unite; Serviciul de Informații al companiei Lloyds, Marea Britanie; Robert Loughman (Jane's...); Robert McCann, fotograf; R. Misumida, președinte al Nikkai Marine Co., Ltd., Tokyo; Muzeul Maritim Național, Greenwich, Londra, Marea Britanie; Ivan T. Sanderson, scriitor, explorator, zoolog, fondator al SITU; Katie Sears, cercetător (limba chineză); Shin-ichiro Namiki, președinte al JSPS; Societatea pentru Investigarea Fenomenelor Neexplicate (SITU) care a oferit spre cercetare dosarele sale publicate în buletinul trimestrial *Pursuit*; Bob Warth, președinte al SITU, cercetător chimist, investigator, globetrotter; The World Ship Society, Devon, Marea Britanie; și, în sfârșit, dr. J. Mason Valentine, doctor în științe, scriitor, explorator, zoolog, investigator al fenomenelor, cercetător asociat al Bishop Museum, Honolulu, curator honoris al Muzeului de Științe din Miami, Florida.

De asemenea, aprecieri cu totul deosebite pentru William Thompson, redactor șef; Catherine Cook, editor asociat, și Bernard Kurman, agent literar, pentru încurajarea și înțelegerea de care au dat dovadă.

Mare parte din informațiile inedite despre Triunghiul Dragonului provine din presa din Japonia, Filipine, Marea Britanie, Coasta de Vest a Statelor Unite, Australia, Noua Zeelandă și Hong Kong, cu alte cuvinte, țările care au suferit pierderi în zonă. Dar dacă este să tragem o linie care să unească toate țările și zonele pe care le-am menționat mai sus, am vedea clar că acestea se situează pe „Cercul de Foc al Pacificului”, și îndeosebi în insulele din largul coastelor Japoniei.

Cuprins

1. Un alt Triunghi al Pierzaniei	9
2. O trecere în revistă a disparițiilor	20
3. Marile nave care au luat calea uitării	33
4. Avioane care n-au mai aterizat niciodată	48
5. Submarine care nu s-au mai ridicat niciodată la suprafață	64
6. Persistența legendei	69
7. Vasele-fantomă ale Triunghiului Dragonului	83
8. <i>Mikakunin Hiko-Buttai</i>	99
9. Pământul se scutură, iar marea e neliniștită	118
10. Insulele incerte	132
11. Pământuri scufundate și civilizații dispărute	143
12. Arme atomice – antice și moderne	163
13. O poartă către viitor... sau către trecut?	171

...și n-ar fi de mirare ca vâltoarea să ne înece.

Tennyson, „Ulysses”

...Aici sunt dragoni.

(dintr-o hartă marină medievală)



Un alt Triunghi al Pierzaniei

De cealaltă parte a lumii față de Triunghiul Bermudelor, există o secțiune a oceanului, uimitor de similară în ceea ce privește dispariția navelor și avioanelor. Japonezii cunosc această zonă periculoasă de o mie de ani. Ei au denumit-o Ma-no Umi: Marea Diavolului. Timp de sute de ani, oamenii mării au atribuit repetatele și misterioasele dispariții ale vaselor de pescuit demonilor mării, dragonilor neobosiți care vin la suprafața oceanului, înhață vasele de pescuit și le duc, cu tot cu oameni, în bârlogurile lor de sub ape.

Nu este o coincidență că și Triunghiul Bermudelor este uneori numit Triunghiul Diavolului, pentru că atunci când evenimentele tragice nu pot fi explicate pe cale logică este mult mai ușor să dai vina pe diavol sau pe alte entități supranaturale neprietenoase.

În cazul Triunghiului Bermudelor, dispariția subită și inexplicabilă a navelor de suprafață și a avioanelor a fost explicată adesea prin anomalii electromagnetice, condiții meteorologice misterioase, sau chiar prin OZN-uri trimise în explorare, care fie că absorb navele pământene, fie, prin folosirea unor surse de energie extraterestre, cauzează dezintegrarea și scufundarea lor în ocean.

În ultimii cincisprezece ani, Triunghiul Bermudelor a căpătat o tristă celebritate – sau mai bine zis, notorietate – în toată lumea, fiind recunoscut ca un loc al misterelor. S-au scris numeroase cărți, precum

și articole în diverse ziare și reviste, dedicate dispariției navelor și avioanelor în Triunghiul Bermudelor, ca și altor fenomene stranie asociate cu această secțiune a Atlanticului.

Triunghiul Bermudelor și Ma-no Umi – Triunghiul Dragonului – au o serie de caracteristici comune, bine măsurate, dar nu mai puțin periculoase. Cele două triunghiuri constituie zonele cele mai cunoscute pentru devierea acului busolei, pentru proasta funcționare, sau pentru nefuncționarea aparaturii de transmisiuni, uriașe și neașteptate valuri, „minigane” – uragane puternic localizate –, uriașe vârtejuri și cefuri în zone foarte restrânse, net marcate.

Mai presus de orice, ambele zone sunt cunoscute pentru dispariția unui mare număr de nave maritime și avioane, cu tot cu echipajele și pasagerii lor, fără a lăsa resturi plutitoare care să indice cauza dispariției lor.

Dar mai importantă decât problema navelor dispărute este aceea a pierderilor de vieți omenești, dacă într-adevăr oamenii aceia sunt morți. Este vorba de mii de oameni: marinari, negustori, echipaje aviatice, pasageri, pescari. În Marca Dragonului, la aceștia se adaugă și oamenii de știință, în special oceanografi. Aceștia au dispărut în Triunghiul Dragonului în timp ce cercetau cauzele atât de numeroaselor dispariții misterioase. S-au dus, cu vasele lor de cercetare cu tot.

O coincidență curioasă apare în termenul japonez pentru un anumit tip de valuri care apar în mările Triunghiului Dragonului. Termenul este de *sankaku-nami*, însemnând un fel de „val în triunghi”, prin aceasta înțelegându-se că aceste valuri par că vin spre vas din trei direcții în același timp.

Situat în Pacificul de Vest, Triunghiul Dragonului are, în linii mari, o configurație triunghiulară. El este mărginit de o linie care pornește din vestul Japoniei, de la sud de Tokyo, și ajunge până într-un punct din Pacific aflat aproximativ la longitudinea estică de 145 grade. Linia pornește apoi înspre vest-sud-vest, pe lângă Ogasawara Shinto

(insulele Bonin), până spre insulele Guam și Yap, la vest de Taiwan, pentru a reveni apoi în Japonia, pe direcția nord–nord-est, pe lângă punctul de măsurare Nojima Zaki din Golful Tokyo. Triunghiul Bermudelor pornește din Strâmtoarea Florida spre nord–nord-est, până în insulele Bermude, spre sud, până în Antilele Mici și înapoi în Florida.

Aceste două triunghiuri; privite pe hartă, au niște caracteristici care îți sar în ochi.

Ele sunt situate în regiuni exact opuse ale Pământului. Amândouă sunt localizate la longitudinea vestică, respectiv estică, de 35 grade. Și, dacă pornim de la limita vestică a Triunghiului Bermudelor, de la latitudinea nordică de 50 grade și trasăm o linie care să treacă peste Polul Nord, constatăm că aceasta străbate la coborâre Triunghiul Dragonului. Cu alte cuvinte, cele două triunghiuri se află pe părți opuse ale sfoartei terestre, atât în privința latitudinii, cât și a longitudinii. Dar similitudinile nu se opresc aici.

Ambele zone sunt localizate la marginea estică a unor mase continentale, în locuri în care marea se adâncește brusc și este bântuită de curenți puternici, deasupra unor arii vulcanice active. Fundul mării se află sau la adâncimi relativ mici, sau plonjează în fose oceanice siderale.

În Triunghiul Bermudelor, fosa de la nord de Porto Rico, care se extinde spre vest în Marea Caraibelor, este comparabilă cu cele mai mari adâncimi ale Atlanticului.

În cazul Triunghiului Dragonului, întreaga coastă estică a Japoniei este apropiată de mari abisuri ale fundului oceanului: Fosa Ogasawara, Groapa Ryukyu, Groapa Marianelor, Groapa Filipinelor. În 1960, batiscaful american *Trieste* a atins în Groapa Marianelor adâncimea de 11033 metri. Astfel, muntele Everest, înalt de 8848 metri, s-ar găsi la peste doi kilometri sub nivelul mării, dacă ar fi să se ridice din abis.

În ambele aceste cazuri, există posibilitatea ca în adâncurile acestor adevărate găuri negre oceanice să se găsească creaturi necunoscute și forțe necănuite.

Alt element comun al celor două triunghiuri se referă la liniile agonice (din termenul grecesc care înseamnă „fără colțuri”). Deși aceste linii sunt invizibile, ele reflectă o particularitate măsurabilă a câmpului magnetic terestru. Nordul și sudul magnetic nu coincid cu poliul nord și sud geografici. Astfel, liniile de forță care leagă cei doi poli magnetici, de nord și de sud, nu sunt exact de-a lungul meridianelor. Cele două seturi de poli nu au comună decât o direcție generală nord-sud.

Meridianele apar pe toate hărțile și sunt exacte și numerotate pe grade. Dar liniile agonice urmează trasee diferite, uneori variabile. În anumite locuri de pe Pământ, ele coincid cu meridianele; numai acolo acul busolei indică exact nordul, iar nu obișnuita direcție agonică, care poate să ajungă la un unghi de până la douăzeci de grade față de meridian. Această coincidență – doar întâmplătoare – poate să dea naștere unor determinări greșite ale punctelor cardinale, cu rezultate din cele mai nefaste.

Principală linie agonică din Emisfera de Vest trece prin Triunghiul Bermudelor, în timp ce principală linie agonică din Emisfera de Est trece prin Triunghiul Dragonului.

În ambele triunghiuri, magnetismul, probabil intensificat, afectează adesea busolele și determină orientarea greșită a navelor și avioanelor. Poate că între aceste două puncte opuse ale Pământului există un câmp magnetic foarte intens, cumva aberant în simetria uriașului dinam cosmic care este planeta noastră. Lucrurile nu sunt clare, pentru că tot ce știm despre interiorul Pământului este încă în stadiul de teorii incomplete.

În cartea sa *Enciclopedia Necunoscutului*, Colin Wilson oferă pentru problema disparițiilor o soluție legată de magnetism. Ea pornește de la ideea că, deși păsările folosesc din timpuri imemorabile liniile câmpului magnetic pentru orientarea în migrații, au fost observate situații în care cârdușii de păsări s-au rătăcit, probabil din cauza unei anomalii în câmpul magnetic al planetei.

Marine Observer din 1930 îi avertiza pe navigatori asupra unei perturbații magnetice în dreptul vulcanului Tambora, în apropierea insulei Sumbawa, din Indonezia, o perturbație care putea să devieze acul busolei cu până la 6 grade. Căpitanul Stutt, de pe nava *Australia*, a întâlnit o anomalie similară – destul de puternică pentru a devia busola navei cu 12 grade!

Wilson face legătura dintre fluctuațiile câmpului magnetic terestru și frecările și presiunile întâlnite în și între marile plăci tectonice care constituie crusta planetei noastre. El spune:

Oamenii de știință nu știu sigur de ce Pământul are un câmp magnetic, dar există o teorie care propune drept explicație mișcarea miezului topit. Aceste mișcări ar putea produce și modificări ale câmpului magnetic, și izbucniri ale activității magnetice, care ar putea fi comparate cu acele izbucniri ale energiei solare care însoțesc petele solare. Dacă acestea sunt într-adevăr legate de tensiunile terestre și prin urmare de cutremure, atunci ne-am putea aștepta ca ele să aibă loc în zonele în care au loc cutremure. Ce efecte ar produce un «cutremur» subit al activității magnetice? Un asemenea efect ar fi devierea acelor busolelor, pentru că ar fi ca și cum un uriaș meteorit magnetic ar părăsi brusc miezul Pământului. Pe mări, ar produce un efect de violentă turbulență, pentru că ar afecta apa în același fel în care luna afectează mările, dar de o manieră neregulată, astfel încât apa ar părea că vine «din toate direcțiile».

Descrierea efectelor acvatice ale acestei anomalii seamănă foarte mult cu cea a lui *sankaku-nami* – denumirea japoneză a mult temutelor valuri triunghiulare întâlnite în Triunghiul Dragonului. Poate că cei care au supraviețuit și au relatat acest fenomen înfricoșător au întâlnit doar o formă ușoară a acestor efecte magnetice, care le-a permis să trăiască. Dată fiind probabila cauză tectonică a acestor fenomene, ar trebui să remarcăm faptul că Marca Dragonului se numără printre cele mai active zone tectonice din lume.

Triunghiul Bermudelor a atras atenția publicului începând cu 5 decembrie 1945, când a avut loc dispariția colectivă a cinci avioane torpiloare Aztec Avenger, între coasta de est a Floridei și Bahamas, urmată de dispariția unui avion de cercetare marină Martin Mariner. Căutarea acestei „Patruli dispărute” a implicat sute de avioane și de nave de suprafață, dar nu s-a descoperit nici un indiciu despre soarta avioanelor și a oamenilor de pe ele. Mesajele radio ale „patrului dispărute” spuneau că zburau peste niște insule care nu se găseau pe harta lor sau care nu erau „unde ar trebui să fie”. În lumina celor întâmplate ulterior în Triunghiul Bermudelor, s-a sugerat că avioanele au traversat cumva axa timpului spre trecut, când în largul coastei Floridei existau mai multe (și diferite) insule.

În arhivele navale, cazul este încă deschis, iar interesul publicului în ceea ce privește dispărutele Aztec Avenger se reactivează atunci când se descoperă întâmplător vreo epavă de avion pe fundul mării sau prin mlaștinile Floridei. De fiecare dată, comparația cu seriile motoarelor avioanelor dispărute a fost negativă. Ce s-a întâmplat cu ele și unde s-au dus, împreună cu sute de alte avioane și de nave de toate dimensiunile, rămâne un mister.

Incidentele stranii și misterioase din interiorul Triunghiului Dragonului sunt cunoscute în Japonia și în alte insule învecinate de mult mai mult timp decât întâmplările din Triunghiul Bermudelor. Disparițiile navelor în Triunghiul Dragonului sunt înregistrate de mai bine de o mie de ani (unii cercetători vorbesc de 3000 de ani). Cronicile vechi ne arată că această mare misterioasă a înghițit nave din vremea dinastiilor Sung și Yuan din China și din cea a șogunatelor japoneze, până în zilele noastre.

Legende chinezești care merg până în anul 900 î.e.n. vorbesc despre un „palat” subacvatic al dragonului, aflat undeva sub o insulă, la cinci-șase zile de navigat de Suzhou, din provincia Kiangsu. Chiar și în zilele fără vânt, în zona acea corăbiilor le era greu să se apropie în siguranță. Cei ce se apropiau auzeau zgomote stranii și deasupra apei se vedeau noaptea lumini ciudate, vizibile de la sute de kilometri.

Acum, după aproape trei milenii, aici au dispărut nave de peste 200.000 de tone, care transportau petrol, cărbuni, sau alte încărcături de acest tip, și care nu au lăsat nici un fel de urmă, nici cadavre, nici epave, nici măcar rămășițe plutitoare care să ofere indicii despre ce s-a petrecut. S-ar putea ca în această zonă să se întâmple ceva mai mult decât niște legende marinărești.

În Japonia, interesul autorităților marine și al oamenilor de știință a fost suscitată când s-a observat că în câțiva ani, începând cu 1945, în zonă au dispărut, în fața coastei de est nipone, un număr de vase de patrulare și pescărești de tonaj redus, cel mult 190 tone. Numeroasele cazuri de oameni dați dispăruți de pe aceste vase, ca și de pe navele mai mari, despre care se presupune că s-au înecat o dată cu dispariția navelor lor, au determinat Administrația Navală Japoneză să declare lanțurile de insule Iza și Ogasawara drept zone oficial periculoase pentru navigație.

În ceea ce privește Triunghiul Bermudelor, Al Șaptelea District al Gărzii de Coastă, responsabil pentru salvări în zonă, a primit mii de scrisori de la proprietarii de vase mici, în care se punea întrebarea dacă Triunghiul Bermudelor este o zonă cu adevărat periculoasă. Răspunsul Districtului Șapte a parvenit fiecăruia sub forma unei scrisori oficiale:

Misterios, mistic, supranatural... foarte puțin probabil! Această zonă, mărginită de Bermuda, Florida și Puerto Rico, poate să prezinte la suprafață ceea ce s-ar putea numi o rată sporită a disparițiilor, dar trebuie luat în considerație și traficul maritim și aerian deosebit de intens din zonă. Mii de vapoare, mici ambarcațiuni și avioane comerciale și private traversează apele din largul coastei de est a Floridei. Majoritatea disparițiilor se poate atribui trăsăturilor de mediu unice ale acestei zone.

Există anumite explicații posibile pentru așa-zisele dispariții misterioase în zonă, dar Garda de Coastă nu se lasă impresionată de explicații care implică supranaturalul...

Cu alte cuvinte, deși Garda de Coastă neagă categoric existența unor zone cum ar fi Triunghiul Bermudelor, ea oferă coordonatele (ca navigatorii să știe când au intrat în triunghi, în caz că acesta ar exista). Această opinie oficială nu este totuși împărtășită de oamenii de pe teren ai Gărzii de Coastă, care continuă să aibă experiențe uluitoare, stupefiante, între granițele Triunghiului.

Este totuși de remarcat, în scrisoarea Gărzii de Coastă, menționarea unui alt „loc cu probleme” în lume:

Aceleași caracteristici magnetice sunt prezente și într-o zonă numită de navigatorii japonezi și filipinezi „Marea Diavolului”, localizată în largul coastei de est a Japoniei. Ca și „Triunghiul Bermudelor”, aceasta este cunoscută pentru disparițiile misterioase care au loc.

Faptul că aceste dispariții au loc chiar la porțile foarte bătute ale celor doi lideri mondiali în electronică, computere și tehnologie înaltă poate fi considerat într-adevăr un mister.

Este interesant de notat că cele două principale zone periculoase sunt localizate la estul unor mase continentale uriașe, în locuri în care se întâlnesc curenții oceanici reci cu cei calzi. În general, curenții calzi se îndreaptă spre nord, iar cei reci spre sud. Aceste două puncte sunt și două noduri care marchează întoarceri ale curenților, atât ale celor de suprafață, cât și ale celor mareici, care curg adânc în profunzimile oceanului. Acești curenți își schimbă în general direcția cu 180 de grade.

Puterea acestor mase uriașe de apă în mișcare poate genera efecte mult mai mari decât cele ale câmpului magnetic terestru, creând anomalii magnetice în spațiu și timp.

Desigur – și acest lucru a fost subliniat și de Ivan Sanderson –, în ambele zone se produc interesante efecte temporale: există cazuri în care zboruri atent cronometrate ajung la destinație cu mult mai devreme decât ora planificată, singura explicație fiind aceea că au avut un vânt ajutător de la pupa de peste 800 de kilometri pe oră!

Pasagerii unor asemenea zboruri ar trebui să se felicite, nu numai pentru o sosire neașteptat de timpurie, dar și pentru traversarea cu bine a unei anomalii spațio-temporale, care pe mulți alții i-a făcut să dispară cu desăvârșire.

Liniile maritime foarte intens circulate din Triunghiul Bermudelor au fost un teren de vânătoare favorit al submarinelor germane, în timpul celui de-al doilea război mondial. Bineînțeles, lor trebuie să li se atribuie o mare parte dintre dispariții. Pe lângă activitățile submarine, Triunghiul Dragonului a fost martorul unora dintre cele mai mari bătălii navale de suprafață ale războiului.

Dispariții deloc misterioase ale vaselor japoneze includ scufundarea portavioanelor *Taiho* și *Shokaku*, împreună cu 340 de avioane, în timpul bătăliei din Marea Filipinelor; pierderea portavionului *Zuikako*, împreună cu patru nave de linie, trei alte portavioane, zece crucișătoare grele și nouă distrugătoare în evadarea japoneză de la golful Leyte; de asemenea, pierderea a patru nave și a 4000 de kamikaze la Okinawa. Unul dintre vase a fost uriașa navă de luptă *Yamato*, trimisă în bătălie cu combustibil insuficient pentru întoarcerea acasă. Date fiind aceste grele pierderi, nici una dintre disparițiile din timpul celui de-al doilea război mondial, în interiorul nici unui dintre triunghiuri, nu a fost considerată misterioasă, mai ales dacă ținem cont și de proliferarea minelor, de submarine și de atacurile aeriene din acea vreme.

Totuși, ar trebui făcută o excepție în cazul dispariției și simultane a cinci vase de război japoneze aflate în manevre în largul coastelor nipone. Flotila conținea trei distrugătoare și trei mici portavioane. Ce s-a întâmplat cu aceste vase nu s-a aflat niciodată. Este foarte îndoielnic să fi fost scufundate de o acțiune a inamicului, pentru că în acele prime zile ale războiului Statele Unite și Marea Britanie nu aveau în zonă nici vase de suprafață și nici submarine. Raidul de bombardament al colonelului Jimmy Doolittle asupra metropolei Tokyo avea să aibă loc peste multe luni, la fel și bătălia de la Midway, în care flota japoneză avea să sufere primele mari pierderi. Oricum,

aliații ar fi făcut mult război dacă forțele lor ar fi provocat aceste scufundări.

Ne permitem încă o interesantă paranteză. Forțele submarine ale Statelor Unite au fost foarte inefficiente în zona coastei nipone, din cauză că detonatoarele magnetice ale torpilor nu funcționau cores-punzător. Din când în când, torpilele se întorceau împotriva celor care le lansaseră. Deși detonatoarele magnetice reprezentau cea mai recentă tehnologie a vremii, toate detonatoarele de torpile au fost reconvertite în detonatoare de contact.

Un alt eveniment din timpul războiului, care totuși pare a fi independent de acesta și care amintește de evenimente similare din Triunghiul Bermudelor, a avut loc în Triunghiul Dragonului. Era spre sfârșitul războiului din Pacific. În cartea sa *The Deadly Mystery of Japan's Bermuda Triangle*, Rufus Drake îl citează pe Shiro Kawamoto, comandant al unei escadrile de avioane de vânătoare Zero, care a declarat că a primit un ultim mesaj de la pilotul unui hidroavion Kawanishi, înainte de invazia de la Iwo Jima. Avionul patrula în zonă, iar în timpul nopții nu fusese raportat nici un avion american. Ultimul mesaj de la aparatul Kawanishi fusese foarte curios. Pilotul spusese: „Se întâmplă ceva cu cerul... cerul se deschide...” Comunicațiile s-au întrerupt, iar avionul a dispărut.

Nu putem în nici un fel să aflăm dacă s-a petrecut ceva similar cu alte avioane japoneze și americane dispărute în zonă de atunci până în vremea noastră, pentru că, orice li s-ar fi întâmplat, li s-a întâmplat atât de repede încât piloții nu au avut timp să trimită nici un mesaj.

După sfârșitul războiului și redeschiderea liniilor maritime japoneze, în Triunghiul Dragonului au continuat să dispară vase și să aibă loc misterioase scufundări. Din 1949 și până în 1953 au dispărut zece vase pescărești mari și patru cutere ale gărzii de coastă, fără să lase vreo urmă și fără ca din sutele de martori să rămână vreunul.

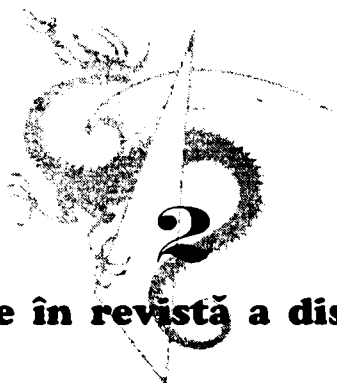
Un asemenea vas, *Kaio Maru nr. 5*, a dispărut în 1952 în timpul unei expediții care își propusese să afle tocmai de ce este atât de periculoasă marca în zonă. Dispariția este remarcabilă pentru că la

vremea aceea apa era liniștită iar aerul de un calm absolut. Deși vasul avea la bord 150 de tone de combustibil, în apropierea ultimei poziții de verificare nu s-a găsit nici urmă de pată de petrol. La radio nu se spusese nimic neobișnuit; mai mult, în timpul dispariției radioul era în funcțiune.

Singurele resturi găsite plutind au fost cinci butoaie de combustibil goale, fără urme de violență. Au apărut imediat explicații privitoare la dispariția lui *Kaio Maru nr. 5*, între care scufundarea de către un submarin rusesc, lovirea laterală de către un vas american mare, sau chiar pulverizarea de către un vulcan submarin. O revistă japoneză, amintind de vechile legende în care localnicii încă mai cred, a sugerat înghițirea dintr-o bucată a vasului de către un dragon sau o caracatiță gigantică.

De-a lungul anilor, disparițiile misterioase de vase și avioane au continuat. Au dispărut cargouri, petroliere, mineraliere, vase de pescuit, ca și avioane de pasageri și militare. În martie 1957, în așa-numita lună de coșmar a istoriei aviației, a avut loc și dispariția în Triunghiul Dragonului a trei aparate de zbor. Pierderile neexplicate de vase și de avioane au continuat până în ziua de astăzi.

Nu avem, bineînțeles, nici o declarație a persoanelor de pe vasele dispărute, dar există un anumit număr de vase care au fost pe muchie de prăpastie, la marginea neantului. Cu toate acestea, fapt cu atât mai frustrant, supraviețuitorii nu sunt în măsură să ofere o relatare coerentă a ceea ce s-a întâmplat cu ei sau cu vasul lor. După cum vom vedea în capitolul care urmează, tehnologia, comunicațiile moderne și experiența profesională sunt încă insuficiente pentru a ne feri sau măcar a ne oferi o explicație a pericolelor care pândesc în Triunghiul Dragonului.



O trecere în revistă a disparițiilor

Disparițiile navelor în zona marilor fose oceanice ale Pacificului, la vest de Japonia și mai la sud, în Marea Chinei, sunt consemnate de mai bine de o mie de ani. Pe vremuri, când orice legendă se bucura de credibilitate, mulți credeau că vasele se scufundă ca urmare a agitării mării de către dragoni, sau sunt înghițite de vârtejuri cauzate de diavoli, sau chiar, conform unei legende care circula pe vremuri în insulele din Pacific care țin de Japonia, de valuri uriașe, de tipul celor mareice, generate de un crevet de dimensiuni cosmice, aflat pe fundul abisal al oceanului.

Chiar și un navigator al zilelor noastre, înarmat cu cea mai modernă tehnologie, ar sta să se gândească de două ori la enumerarea tuturor riscurilor la care se supune în zona respectivă – taifunuri cu viteze de peste 300 de kilometri pe oră, o intensă activitate vulcanică și tectonică, cutremure și *tsunami*, valurile uriașe generate de enorme alunecări ale fundului oceanului în vastele șanțuri tectonice, la care se adaugă și activitatea necunoscută a curenților oceanici. În 1963, oceanografuli nici măcar nu bănuiau existența Curentului Cromwell, care curgea în adâncimile profunde. Câțiva ani mai târziu, acest curent s-a ridicat inexplicabil la suprafața Pacificului, apoi s-a scufundat din nou.

Abia după al doilea război mondial, o dată cu intensificarea traficului maritim, necesară pentru reconstrucția orașelor și economiei

japoneze distruse de război, au început să fie remarcate disparițiile și scufundările în serie ale vaselor. În scurt timp, s-a văzut că reputația lui Ma-no Umi este pe deplin justificată, ba chiar că pericolele sunt mult mai mari decât se crezuse înainte. Chiar și în comparație cu Triunghiul Bermudelor, această zonă pare să constituie de departe cea mai periculoasă porțiune din mările și oceanele lumii.

Încă de la începutul anilor '70, atenția publicului, cel puțin în Japonia, a început să se concentreze asupra numărului crescând de dispariții și scufundări, mai întâi ale vaselor de mic tonaj și avioanelor mici, apoi ale vaselor mari și în sfârșit a cernelor petroliere atât de necesare pentru importul petrolului în Japonia și pentru exporturile industriale japoneze.

Deși relatări despre pierderile de vase în Triunghiul Dragonului au fost relatate de către toate agențiile importante de știri, mai ales Reuters, bariera lingvistică a împiedicat, fără îndoială, o justă apreciere a situației din Triunghi în restul lumii. Știrile care ajung pe prima pagină în ziare japoneze precum *Asashi Shimbun* nu-și găsesc neapărat drumul către ziarele de același calibru din lumea anglo-saxonă. Este cert că pierderile care au urmat imediat războiului au fost tratate ca un fenomen minor, local, chiar dacă a fost relatat de presa mondială.

Unii își pun întrebarea cât de celebru ar fi fost Triunghiul Bermudelor dacă majoritatea suprafeței lui (ca și a vaselor, echipajelor și proprietarilor acestora) n-ar fi fost în legătură directă cu națiuni vorbitoare de limbă engleză.

Totuși, toate relatările, atât în engleză, cât și în japoneză, susțin că vasele și avioanele dispărute în Triunghiul Dragonului n-au lăsat nici o urmă. După toate aparențele, au plonjat cu toate în adâncurile gropilor abisale ale Pacificului de Vest, din care recuperarea este imposibilă, dacă nu fizic, atunci în mod sigur din punct de vedere economic.

Alte vase scufundate, cum ar fi *Andrea Doria*, părți din Flota Imperială Japoneză la Truk, sau vasele americane de la Pearl Harbor,

au fost relativ ușor de descoperit și de cercetat, pentru că scufundarea a avut loc în locuri apropiate de porturi. Catargul crucișătorului greu german *Graf Spee* încă străpunge suprafața Atlanticului, marcând poziția vasului pe fundul nu prea adânc al mării în apropiere de Montevideo.

Au fost localizate și alte vase germane și britanice, ca și majoritatea vaselor de pasageri torpilate. În Mediterana, în Marea Baltică, în Canalul Mânecii, ca și în apele teritoriale din Florida, au avut loc tentative de ridicare la suprafață a unor corăbii de o mare diversitate, cum ar fi vase comerciale grecești sau galere romane, nava amiral a flotei suedeze din secolul al XVII-lea, sau nava amiral a regelui Henric al VIII-lea, ca și numeroase galioane spaniole. Majoritatea acestora au fost descoperite în ape relativ puțin adânci, sau pozițiile lor erau deja cunoscute și fuseseră deja cercetate de căutătorii de comori, fie ele sub formă de aur, sau de diverse mărfuri, sau de amatorii de publicitate, sau de arheologi, sau de instituțiile maritime.

Până și celebrul *Titanic* a fost localizat în profunzimile Atlanticului de Nord și cercetat de nenumărate sumbersibile pilotate prin telecomandă. Marca sală de bal, nevăzută de ochi omenesc timp de peste șaptezeci de ani, a putut fi din nou vizionată și televizată în toată lumea.

Dar căutarea navelor pierdute și a epavelor nu este întotdeauna simplă. Pe lângă marea sa adâncime, Pacificul este și cel mai întins ocean, întinzându-se pe mai mult de 16000 de kilometri. Furtunile lui sunt mult mai violente, pentru simplul motiv că au mai mult spațiu să se dezvolte înainte de a lovi pământul. Iar vânturile și curenții pot uneori duce o epavă sau părți ale vaselor în cele mai neașteptate locuri. Se distinge în acest sens cazul celei mai celebre nave-fantomă din Pacific, *Joyita*, care a fost descoperită în derivă la peste 800 de kilometri de locul prezumtiv al naufragiului.

Chiar mai impresionantă este strania călătorie a lui *Dalgonar*, un vas britanic care a fost prins de furtună în plin Pacific de Sud. După

ce corabia și-a pierdut catargele și s-a răsturnat, echipajul a fost salvat după o acțiune eroică a altui vas, *Loire*. Vasul abandonat a fost lăsat să se scufunde. În mod cu totul surprinzător, scheletul lui *Daglomar* a fost descoperit, doi ani mai târziu, eșuat pe un recif de corali în Insulele Societății – la peste trei mii de kilometri de locul în care a avut loc presupusa scufundare.

Rămășițele plutitoare au fost dintotdeauna un subiect de îngrijorare pentru lumea navigatorilor, pentru că ele amenință să scufunde alte vase pe liniile comerciale. Acest lucru este valabil mai ales pentru epavele navelor care plutesc la mică adâncime, fiind astfel invizibile pentru observatori. Nu mai departe de 1894, se înregistrau doar în Atlanticul de Nord 1628 de epave plutitoare. Traectoriile acestor nave au ajutat oceanografi să traseze cursul Curentului Golfului.

Cu puțină vreme în urmă, garda de coastă avea misiunea de neînviat de a descoperi și de a scufunda epave, într-un număr de peste 200 pe an. O ironie sinistă face ca una din aceste epave, răsturnată, să fi avut prinși în cocă supraviețuitori – un caz autentic, care a precedat celebrul roman, mai târziu ecranizat, *Aventura lui Poseidon*. Din fericire, această epavă a fost descoperită, iar oamenii salvați, înainte ca garda de coastă să aibă timp să-și facă datoria și să o scufunde.

Dar greul obol cerut de Triunghiul Dragonului în vase și avioane de la sfârșitul celui de-al doilea război mondial a dat naștere uneia din cele mai stranii povești ale Pacificului. Cel mai izbitor aspect este acela că toate disparițiile au avut loc fără vreun mesaj care să indice ce se întâmplă, de parcă orice ar fi cauzat dispariția s-ar fi petrecut atât de repede încât nici prin radio să nu poată fi raportat – sau poate că nici n-a fost remarcat înainte de a fi prea târziu pentru un SOS.

Misterul nu face decât să se adâncească, la propriu și la figurat, pentru că singurul loc logic în care pot să dispară fără urmă vasele sunt gropile oceanice abisale. Chiar dacă vasele ca atare ar fi rezistat

la acele incredibile adâncimi, imensa presiune a apei le-ar fi alterat, făcându-le de nerecunoscut. Aceeași presiune teribilă face imposibilă orice investigație asupra epavelor de la mare adâncime. Pentru cercetători este extrem de dificil să rezolve enigma unui vas ale cărui rămășițe se află în totalitate într-un întuneric absolut, undeva la zece kilometri sub nivelul mării, supus unci presiuni de mai multe tone pe centimetrul pătrat.

De remarcat că au fost înregistrate ca pierderi doar navele mai mari de suprafață. În multe țări, statisticile nu includ decât anumite pierderi. De pildă, în Statele Unite, nu se declanșează o anchetă decât dacă:

1. Scufundarea unui vas a implicat pierderea a șase sau mai multe vieți omenești

2. Vasul scufundat are cel puțin 100 de tone

Cazurile pe care le vom prezenta în tabelul care urmează se încadrează cu prisosință în aceste cerințe, dar un număr imens de vase mai mici, pierdute în vălurile tradiției și ale memoriei, au dispărut în ultima mie de ani în Triunghiul Dragonului. Lista de mai jos, extinsă și totuși foarte incompletă, este rezultatul coroborării surselor japoneze cu cele ale companiei Lloyds din Londra pentru vase dispărute.

Relatările legate de dispariția unui vas, scufundat împreună cu toți membrii echipajului, au elemente din poveștile cu James Bond. *Glomar Java Sea*, de 5930 de tone, vas de foraje petroliere, a fost descoperit scufundat în apropierea insulei Hainan, cu treizeci și patru de cadavre din treizeci și opt de oameni ai echipajului.

S-a presupus că toți membrii echipajului au murit, deși au apărut zvonuri că unii ar fi fost pescuiți de vase pescărești vietnameze și trimiși în lagăre de prizonieri în Vietnam. Numărul mare de membri ai echipajului, ca și relatările neconfirmate despre supraviețuitorii capturați confirmă spusele căpitanului David Whitton, membru al comisiei care a investigat evenimentul: „Acesta nu este un accident obișnuit și nu are vreun precedent.”

<i>Vasul și țara</i>	<i>Tonaj</i>	<i>Data ultimului mesaj recepționat</i>	<i>Localizarea</i>	<i>Pierderi umane presupuse</i>
<i>Kuroshio Maru Nr. 1 Japonia</i>	1525	19-04-1949	Triunghiul Dragonului	23
<i>Kuroshio Maru Nr. 2 Japonia</i>	1525	22-04-1949	Triunghiul Dragonului	22
<i>Chofuku Maru nr. 5 Japonia</i>	66	08-06-1952	La est de Okurajima	29
<i>Kaio Maru nr. 5 Japonia</i>	500	24-09-1952	Myojinsho	31
<i>Shinsei Maru Japonia</i>	62	06-06-1952	Ogasawara Shoto	17
<i>Kochi Maru nr. 16 Japonia</i>	150	01-12-1953	La est de Iwo Jima	22
<i>Kuroshio Maru nr. 3 Japonia</i>	1525	20-01-1954	La est de Nishinoshima	18
<i>Fuyo Maru nr. 2 Japonia</i>	227	25-09-1954	Lângă Miyakejima	25
<i>Seisho Maru nr. 1 Japonia</i>	190	20-10-1954	La sud-est de Okurajima	25
<i>Chiyo Maru nr. 15 Japonia</i>	18	06-12-1954	Kinansho	12
<i>USAF F-3B avion USA</i>	—	26-06-1955	dupa decolarea de la Baza Aeriana Atsugi	necunoscut

<i>Vasul și țara</i>	<i>Tonaj</i>	<i>Data ultimului mesaj recepționat</i>	<i>Localizarea</i>	<i>Pierderi umane presupuse</i>
<i>USAF KB-50 avion USA</i>	---	12-03-1957	Între Wake și Japonia	8
<i>USN JD-1 Invader avion USA</i>	—	16-03-1957	Între Japonia și Okinawa	5
<i>USAF C-97 avion USA</i>	—	22-03-1957	La sud-est de Japonia	67
<i>Donan Maru Japonia</i>	2849	07-06-1963	În afara Shionomisaki	33
<i>Juno Panama</i>	1385	10-10-1964	La sud de Japonia	21
<i>Denny Rose Marea Britanie</i>	6656	13-09-1967	La sud de Japonia	42
<i>Tong Hong Marea Britanie</i>	4690	25-10-1967	Nici un mesaj după plecarea din Kawasaki	38
<i>Agios Giorgis Grecia</i>	16565	08-01-1970	Triunghiul Dragonului	29
<i>JA-341 avion japonez</i>	—	10-02-1970	Zburând la sud de Choshi	3
<i>P2V avion japonez de patrulă antisubmarin</i>	—	16-07-1971	La 55 mile de Tokio	11
<i>Banaluna Liberia</i>	13616	12-11-1971	În drum spre Kokura	35

<i>Vasul și țara</i>	<i>Tonaj</i>	<i>Data ultimului mesaj recepționat</i>	<i>Localizarea</i>	<i>Pierderi umane presupuse</i>
<i>Junior KL Filipine</i>	2470	05-10-1971	Marea Chinei	Nu se specifică
<i>Sea Pine Panama</i>	1794	06-10-1971	În partea stângă a Japoniei spre Taiwan	26
<i>Geranium Franța</i>	232	24-11-1974	În drum spre Osaka	29
<i>Transocean Shipper Filipine</i>	9275	16-02-1975	La stânga de Wakayama	33
<i>Ming Song Panama</i>	891	22-10-1975	În nordul Australiei	17
<i>Berge Istra Liberia</i>	227912	29-12-1975	Între Japonia și Filipine	40
<i>Don Aurelio Panama</i>	4066	09-01-1976	În apele japoneze în drum spre Filipine	31
<i>New Venture Panama</i>	7194	30-06-1976	La nord de Bataan	30
<i>Rose S Liberia</i>	1720	13-02-1977	În drum spre Osaka	31
<i>Triumph nr. 1 Panama</i>	8342	22-02-1977	În afara Japoniei	Nu se specifică
<i>Hae Dang Wha Corea de Sud</i>	102805	28-07-1980	În afara Japoniei, în drum spre Coreea	29

<i>Vasul și țara</i>	<i>Tonaj</i>	<i>Data ultimului mesaj recepționat</i>	<i>Localizarea</i>	<i>Pierderi umane presupuse</i>
<i>Derbyshire</i> <i>Marea Britanie</i>	169044	01-09-1983	La sud de Golful Tokyo	44
<i>Dunav</i> <i>Iugoslavia</i>	14712	28-12-1980	La sud-est de capul Nojima	31
<i>Antiparos</i> <i>Grecia</i>	13862	02-01-1981	În drum spre Osaka	35
<i>Glomar Java Sea</i> <i>Marea Britanie</i>	5930	01-10-1983	În largul coastelor insulei Hainan	81
<i>Maasgusar</i> <i>Liberia</i>	necunoscut	14-03-1987	Triunghiul Dragonului	23
<i>Queen Jane</i> <i>Panama</i>	9909	23-10-1987	Lângă Taiwan	24

Pericolele la care este supusă o navă încărcată cu fier și navigând pe vreme de furtună sunt subliniate de cazul vasului *Dunav*, care a dispărut în 1980, înainte să poată acosta la Yokohama, conform planului. A dispărut îndată ce a trimis un raport în care se relata despre o infiltrare de apă. Dar nu a trimis un SOS. Căutarea lui *Dunav* a început pe 1 ianuarie, dar nu s-a descoperit nici o pată de petrol, nici un rest plutitor și nici un supraviețuitor.

La câteva zile după ce a început căutarea lui *Dunav*, o altă navă, *Antiparos*, a dispărut cu scurt timp înainte de ora la care trebuia să acosteze la docurile din Osaka. *Antiparos* transporta 21.410 tone de fier vechi. Ambele vase au dispărut pe principalele linii maritime care leagă Statele Unite de Japonia și ar fi trebuit să fie ușor descoperite. Ruperea bruscă a contactului și completa dispariție au reînviat interesul presei pentru zona periculoasă din vestul Japoniei.

Rose S, un cargou lung de 156 de metri, care căra fier vechi și bușteni, are o poveste diferită de a tuturor vaselor dispărute în Triunghiul Dragonului. Nava a reușit să transmită un apel de ajutor înainte de dispariție, dar fără să specifice care este problema. Echipajele de salvare au descoperit la suprafața apei niște bușteni, care însă ar fi putut să cadă de pe alte nave purtând același tip de încărcătură, dar nici o urmă de *Rose S*.

Despre vasul *Kaiō Maru nr. 5*, aparținând Agenției Nipone de Siguranță a Navigației, care a dispărut în timp ce căuta indicii legate de disparițiile altor nave, se crede că a fost victima unei erupții vulcanice submarine cu explozie. A fost cercetată fiecare bucățică a Mării Dragonului, dar nu s-au putut găsi decât niște resturi cu piatră ponce depusă pe ele. Din aceste probe materiale – foarte neconcludente – s-a tras concluzia că vasul a fost răsturnat în timpul unei erupții vulcanice. Chiar și reprezentanții Agenției Științifice s-au declarat nesatisfăcuți de explicație, plângându-se că „au rămas multe probleme necladite”.

Pe lângă cei douăzeci și doi de membri ai echipajului, au dispărut o dată cu *Kaiō Maru nr. 5* și nouă oameni de știință, printre care geologi și oceanografi. Faptul că niște observatori bine antrenați au putut trece cu vederea un fenomen pe care erau pregătiți să-l studieze nu face decât să adauge la misterul propriu-zis și un sentiment de frustrare.

Kaiō Maru nu a fost singurul vas de cercetare care a dispărut în zona aceea. Altul, *Kuroshio Maru nr. 3*, a dispărut și el fără să emită vreun SOS, în timpul unei expediții de căutare a locurilor favorabile de pescuit. Dispariția acestor nave de cercetare, pe lângă datele pe care poate le culeseseră, a constituit un indiciu categoric că Triunghiul Dragonului ascunde pericole neașteptate.

O dovadă în plus o constituie descoperirea unui vas-cisternă înregistrat în Liberia, *Maasgusar*, care plutea în derivă, părăsită, în circumstanțe misterioase. O patrulă a descoperit nava devorată de flăcări, în apele teritoriale japoneze. *Maasgusar* transporta 27.500 de tone de lichide toxice neinflamabile. În tancurile de transport chimic era o gaură imensă, care indica posibilitatea unei explozii. Nici urmă de echipajul de douăzeci și trei de oameni.

Navele dispărute menționate în tabelul de mai sus nu sunt printre acelea în urma scufundării cărora au rămas supraviețuitori sau alți martori, cum ar fi echipajele navelor apropiate. Dar și atunci când vasele nu pier fără urmă informația oferită de supraviețuitori nu este în măsură să risipească ceața care învăluie enigma Triunghiului Dragonului. Majoritatea acestor dezastre au fost percepute imperfect de supraviețuitori, în toiul haosului scufundării.

Dintre navele mai mici, de sute de ani, în fiecare an dispar în Triunghiul Dragonului extrem de multe vase de pescuit. Aceste pierderi sunt de obicei atribuite capriciilor mării. Doar în ultimii ani a început să se facă statistica anuală a acestor pierderi. Iată cifrele pe câțiva ani, furnizate de Agenția Niponă pentru Siguranța Navigației:

1968: *Vase dispărute, cauze necunoscute, fără urmă: 521*

1970: *Vase dispărute, cauze necunoscute, fără urmă: 435*

1972: *Vase dispărute, cauze necunoscute, fără urmă: 471.*

Întrucât de obicei nu există semnale SOS, nu există nici o explicație privitoare la cele întâmplate cu aceste vase și cu echipajele lor. De asemenea, nu există nici o epavă recognoscibilă. Trebuie remarcat și că această statistică incredibil de ridicată a pierderilor de vase mici în această zonă pentru oricare dintre acești ani depășește cu mult numărul total de vase dispărute în Triunghiul Bermudelor începând cu 1860.

În antichitate și în Evul Mediu, echipajele micilor vase de pescuit acceptau cu ușurință poveștile despre monștri acvatici, care atacau și adesea distrugeau micile ambarcațiuni. Chiar și astăzi, dispariția în zonă a unor vase modern echipate și având cele mai noi mijloace de comunicație evocă o anume memorie colectivă a poveștilor regionale și a vechilor legende despre monștrii mărilor, dragonii.

În rezumat, în ambele triunghiuri misterioase au avut loc serioase pierderi, în timp de pace, mult disproporționat față de oricare altă suprafață de apă din lume. Dar există o deosebire care intrigă. În Triunghiul Bermudelor, pierderile sunt în general în categoria vaselor mici, de pescuit sau de agrement, din care multe conduse chiar de proprietari. Pe lângă vase mici, Triunghiul Dragonului a înghițit și vase comerciale mult mai mari, ca și nave de patrulare și vase de pescuit comerciale, aflate sub comanda unor căpitani experimentați.

Comaniile care posedă vase mari au o legătură radio și verificări mult mai dese cu navele decât în cazul celor mici, pilotate chiar de proprietari. Dar marile cargoboturi și petroliere dispar în Triunghiul Dragonului la fel de ușor și la fel de neașteptat ca și vasele mici în Triunghiul Bermudelor. Există în aceste dispariții un aspect nenatural, de parcă ar fi implicate și alte elemente decât vremea și marea.

Nici nu se pot compara cele două triunghiuri în ceea ce privește tonajul sau mărimea vaselor de pasageri și de mărfuri. Să ne gândim numai la vasele gigantice ce vor fi descrise în capitolul următor. *Berge*

Istra, de 227.912 tdw (deplasament fără încărcătură), de cinci ori mai mare decât *Titanicul*. Sau *Derbyshire* și *Hae Dang Wha*, de 169.044 și respectiv 102.802 tdw.

Circumstanțele scufundării acestor uriașe vase rămân învăluite în mister, iar investigațiile submarine, din câte știm, nu sunt în măsură să ducă la clarificarea celor întâmplute cu ele. Nu se poate spune dacă acestea zac sau nu pe fundul gropilor abisale din apropierea Japoniei, la o adâncime de circa zece kilometri.



Marile nave care au luat calea uitării

Oceanul Pacific este probabil cea mai romantică și romanțată din marile întinderi de apă ale globului. El găzduiește zecile de mii de insule tropicale cu nume care evocă imagini ale aventurii și exotismului. Scriitori ca Robert Louis Stevenson și James Michener, ca și artiști ca Gauguin, au descris Pacificul și viața lui și au aprins imaginația lumii occidentale cu imagini persistente ale unei zone cu frumuseți insulare neîmblânzite, lagune pașnice și ape transparente.

Din nefericire, adevăratul Pacific, cu furtunile lui și cu seismele neobosite, contrazice foarte adesea imaginația. Iar un colț al acestui mare ocean este deosebit de instabil și amenință viața celor care trec pe acolo. Este vorba, bineînțeles, de zona marcată de insulele japoneze, Filipine și Mariane – locul cunoscut sub numele de Triunghiul Dragonului.

Triunghiul Dragonului este marcat de multe, violente, neașteptate și imprevizibile furtuni. Acest lucru are mai multe explicații științifice. În regiunea Pacificului, aerul care vine dinspre continentul asiatic este în general uscat și rece. În trecerea lor peste coastele de est ale continentului, curenții de aer devin mai puternici și formează în mod obișnuit furtunile care călătoresc spre est, în Triunghiul Dragonului.

Formarea unor furtuni neașteptate și foarte violente este ajutată și de o schimbare de 1-3 grade Celsius a temperaturii apelor oceanului,

care are loc în Triunghiul Dragonului. Furtunile care trec pe deasupra unei suprafețe de apă a cărei temperatură alternează între cald și rece sunt imposibil de prezis. Asemenea caracteristici meteorologice pun în pericol anual traficul maritim și aerian. Un loc similar de naștere a furtunilor este în Curentul Golfului, în preajma coastelor Americii – temutul Triunghi al Bermudelor.

Uraganul devastator cunoscut sub numele de taifun este foarte temut în Triunghiul Dragonului și în Marca Chinei. Marile vase prinse într-un taifun își caută invariabil scăparea în largul oceanului, în ape adânci, sperând să poată supraviețui furtunii. Vasele mici care nu pot ajunge în port au foarte puține șanse de supraviețuire.

Două din aceste taifunuri au lovit Japonia într-o succesiune rapidă în septembrie 1945. Primul a trecut la o sută cincizeci de kilometri de insule, dar chiar și de la această distanță vânturile care au lovit insulele nipone au depășit o sută zece kilometri pe oră. Micile culegătoare de mine americane YMS-98 și YMS-472 au fugit de furtună spre Okinawa, spre siguranța portului, dar au fost prinse de furtună chiar la capul nordic al insulei. Amândouă au dispărut și un singur om a supraviețuit. YMS-421 și YMS-341, în marș dinspre Saipan și respectiv Guam spre Buckner Bay, s-au răsturnat și s-au scufundat chiar în fața portului. Din fericire, majoritatea membrilor echipajelor au putut fi salvați.

Următorul taifun care a devastat Buckner Bay a venit cu vânturi atingând 270 de kilometri pe oră. Această furtună monstruoasă a scufundat navele *Mona Island*, *Southard*, *Dorsey* (al cărei echipaj a trebuit să stea agățat de epavă până a doua zi la prânz, când a fost salvat), *Weekhaven*, *Snowbell*, YMS-urile 146, 151, 384 și AMC-86. La o săptămână după taifun, treizeci și șase de vase erau încă pe uscat, iar 1400 de marinari nu mai aveau vas.

Din fericire, astăzi taifunurile pot fi monitorizate și drumul lor prezis. Totuși, dacă este prins într-un astfel de cataclism, echipajul unui vas mic nu are altceva de făcut decât să stea liniștit și să se

roage. Căpitanul american al unui curățător de mine, care naviga împreună cu un grup de vase mici, s-a pomenit surprins de un taifun într-o strâmtoare periculoasă. El a chemat speriat comandamentul.

„Burgundy! Burgundy!”

„Aici Burgundy. Dă-i bătaie”, a venit răspunsul.

„Ăăă, cred că o să mi se rupă catargul... hopa! A și început.”

Burgundy i-a răspuns sardonice: „OK, înțelese. Terminat.”

Principalul curent oceanic din regiune, Curentul Nord-Ecuatorial, curge de la est spre vest, răsucindu-se și întorcându-se în spirale. Curentul se ramifică în apropierea Filipinelor; o ramură o ia spre sud, de-a lungul coastei insulei Mindanao, cea mai importantă ramură înconjoară coasta de est a Filipinelor și insula Formosa (Taiwan). Ea își continuă traseul spre nord-est, scufundându-se printre lanțurile muntoase care susțin insulele Ryukyu, apoi se întoarce spre est și spre nord-est, până atinge coasta Japoniei. Curentul cald, de direcție nord-estică, care curge între Formosa și latitudinea de 35 de grade nord este numit Kuroshio, ceea ce în japoneză înseamnă „Curentul Negru”. Curentul Kuroshio are o natură similară cu Curentul Floridei, care traversează Marea Caraibelor și Strâmtoarea Floridei – cu alte cuvinte, zona Triunghiului Bermudelor.

Deși sistemele de furtuni și curenții oceanici din Triunghiul Dragonului sunt în esență similari cu corespondenții din Triunghiul Bermudelor, există și deosebiri semnificative între cele două, în adâncime. Fundul oceanului de sub Triunghiul Dragonului este marcat de gropi abisale mult mai adânci, de lanțuri muntoase mai mari și de o activitate vulcanică mult mai intensă.

Cele mai adânci ape de pe Pământ se găsesc în Triunghiul Dragonului. Gropile Filipinelor și Japoniei depășesc zece kilometri adâncime. Acest ocean „fără fund” este fără îndoială mormântul de neatins a nenumărate avioane nave și avioane. Cele care se scufundă în aceste ape, mai ales cu încărcătură grea, dispar în abisuri și nu vor mai fi găsite vreodată. Incapabili să salveze și nici măcar să localizeze aceste

nave pierdute, investigatorii nu au nici un fel de indiciu privitor la cauzele numeroaselor dezastre navale sau la soarta echipajelor.

O cauză posibilă a acestor dezastre ar fi cutremurele submarine sau exploziile vulcanice și valurile gigantice, *tsunami*, care le însoțesc pe acestea. Când are loc un cutremur, undele de șoc se reverberază prin crusta terestră. Aceste vibrații călătoresc pe verticală într-o coloană de apă și se manifestă la suprafață sub forma unor turbulențe, de parcă acolo ar fi un izvor. Termenul general pentru aceste valuri este de val seismic. În Oceanul Pacific, ele se numesc *tsunami*.

Tsunami (de la cuvintele japoneze *tsu* – port și *nam* – val) este un val lung și jos în mara deschisă – o înălțime de circa 30 de centimetri. Dar el poate atinge lungimi de 300 de kilometri și se poate deplasa cu viteze de peste 800 de kilometri pe oră. Dintr-un motiv necunoscut, valurile *tsunami* călătoresc în grupuri de câte șase, între ele fiind o distanță de circa 150 de kilometri.

În apele puțin adânci din precajma coastei, aceste valuri capătă amplitudine și devin niște ucigași imenși. Din cauza înălțimii mici la suprafața apei în mara deschisă, cele mai multe vase trec de ele neatinse. Unii navigatori au confundat bubuitul unui tsunami care le lovea coca navei cu lovitura unei stânci sau a unui recif. Această croare a dus la marcarea pe hărțile de navigație a unor recifuri inexistente.

Un tsunami este însoțit de un zgomot ca de tunet. Romancierul Joseph Conrad, el însuși marinar, a descris în *Lord Jim* un tsunami: „de parcă tunetul ar fi crescut din ape”. Mulți supraviețuitori de pe vase distruse au relatat că imediat înainte de scufundarea vasului în Triunghiul Dragonului s-a auzit un tunet similar. Acest lucru a nedumerit pe mulți, pentru că un tsunami este cel mai periculos pentru insule și pentru orașele de coastă. La vremea când un tsunami atinge coasta, el a atins proporțiile unui val mareic, măturând orice întâlnește în cale.

Totuși, valuri individuale suficient de mari pot să scufunde vase, chiar și unele de dimensiunile uriașelor petroliere de astăzi. Este un

fapt științific verificat că vânturile de peste cinci kilometri pe oră pot să încrețească suprafața oceanului. Valurile distrugătoare masive pot să apară atunci când vântul lucrează consecvent la construirea lor. Într-o regiune bântuită de furtuni ca Triunghiul Dragonului, valurile mari sunt un pericol omniprezent. Pentru navigatori este foarte deconcertantă descoperirea că dintre valuri mai mici se poate înălța câte unul de 30 de metri. O navă surprinsă de un asemenea val masiv și incapabilă să-l încalece poate fi trimisă direct la fundul oceanului sau prinsă într-un vârtej care să o soarbă încet.

Pare destul de plauzibil ca multe vase să se fi pierdut în Triunghiul Dragonului din cauza valurilor. Unul dintre cele mai problematice și mai ciudate cazuri de dezastre marine este cel al lui *Berge Istra*, cunoscut popular sub numele de „Gigantul Verde”, din cauza uriașului deplasament de 227.912 tone. Cu scurt timp înainte ca *Berge Istra* să dispară undeva deasupra Gropii Mindanao, pe 29 decembrie 1975, ofițerul radio, Ronald Le Marche, și-a contactat soția, aflată în una din insulele din Canalul Mânecii. El i-a spus că vremea este bună, iar marea calmă.

Din cei treizeci de membri ai echipajului, nu au supraviețuit decât doi, și aceștia doar pentru că atunci când vasul a început să se scufunde vopseau ceva pe punțile superioare. Ei au jurat că au auzit explozii și în același timp au fost aruncați de pe navă în mare. Experții au pus sub semnul întrebării declarațiile, pentru că în cazul exploziei navei s-ar fi găsit măcar o rămășiță plutitoare. Alții au sugerat o răpire a lui *Berge Istra* de către extremiștii musulmani din Mindanao. Această teorie nu explică însă de ce nu și-au dat seama oamenii de pe vas de răpire și de ce insistă asupra exploziilor.

Enigma nu pare să aibă o explicație evidentă. Un tsunami, ca rezultat al unei activități seismice submarine, un val gigantic generat de vânt, sau o furtună ar putea să fi lovit vasul-mamut și să-l trimită direct la fund. Supraviețuitorii ar fi putut auzi nu explozii, ci tunetul tsunami-ului. Din cauză că tsunami-urile nu însoțesc furtunile, ofițerul

radio ar fi considerat că vremea este frumoasă. Nu încapă nici o îndoială că, o dată vasul răsturnat, cele 188.000 de tone de minereu de fier de la bord au acționat ca o ancoră. Sau poate că greutatea încărcăturii, combinată cu o serie de tsunami, a rupt vasul în două, producând un sunet pe care cei doi membri ai echipajului l-au luat drept explozie. Totuși, un tsunami, așa cum cunoaștem noi fenomenul, în stare să răstoarne Gigantul Verde, este o raritate.

Proprietarul norvegian al vasului, Sigvald Bergeson, a fost șocat de dispariție și incapabil să explice lipsa de comunicații de dinaintea scufundării. Bergeson a susținut că *Berge Istra* avea doar patru ani de serviciu și era echipat cu cele mai moderne dispozitive de securitate și semnale de avertizare, menționând și faptul că fusese asigurat la firma Lloyds din Londra pentru suma de 30 de milioane de dolari.

O completare ciudată a incidentului cu *Berge Istra* a fost dispariția navei gemene, *Berge Vanga*, trei ani și zece luni mai târziu. *Berge Vanga* era în drum spre Japonia din Africa de Sud, când, brusc, contactul radio s-a pierdut. Nu s-a descoperit nici o urmă materială sau din echipajul de patruzeci de oameni. Cele două nave-gigant erau proprietatea aceleiași companii, construite în aceleași șantiere navale și cărau aceeași marfă, pe aceleași rute. Acest tip de coincidențe este cel care dă naștere la legende.

Fenomenul unei nave care se rupe în două după ce a fost lovită de valuri sau de vânturi puternice nu este deloc ieșit din comun. Expertul în dezastre marine Richard Bishop își exprimă opinia: „Dacă ar fi să vin cu o presupunere legată de dispariția marilor vase, aș opta fără ezitare pentru o rupere datorată oboselii metalului.”

Cele mai vulnerabile nave la o rupere masivă provocată de oboseală sunt cele lungi și înguste, care sunt pasibile de a se rupe în două exact de la mijloc. Un asemenea eveniment nefericit s-ar putea să se fi întâmplat și cu *Berge Vanga* și *Berge Istra* și aproape sigur s-a întâmplat cu *Derbyshire*.

Derbyshire era un vas britanic impunător, de 169.044 tone. Când s-a scufundat, la sud de Golful Tokyo, în septembrie 1980, au murit

toți cei patruzeci și patru de membri ai echipajului. Nu s-a transmis prin radio nici o cerere de ajutor. Investigatorii au confirmat că *Derbyshire* a fost surprins de o furtună și au opinat că a fost rupt în două de valuri. Trista realitate că tehnologia umană cea mai înaintată nu se poate pune cu forțele naturii a fost deplânsă de lordul Campbell de Croy, în Camera Lorzilor. Pe vremuri asociat la faimoasa companie de asigurări navale Lloyds, lordul Campbell a declarat că guvernul „ar trebui să aibă un cuvânt de spus despre faptul că un produs de înaltă tehnologie al șantierelor navale moderne se duce liniștit la fund, într-o furtună nu mai rea decât altele din Marea Chinei...”

O curioasă revelație legată de dispariția lui *Derbyshire* se leagă de un zvon care a circulat înaintea tragediei. Deși la scufundare avea doar patru ani, *Derbyshire* căpătase deja o reputație de navă predispusă la accidente. Un membru al echipajului, Peter Lambert, i-a scris mamei sale aflate la Liverpool și i-a spus că în ultima călătorie au continuat să se întâmple lucruri stranii și accidente neobișnuite. I-a spus că în viața lui nu o să mai meargă cu *Derbyshire*. Ca o ironie a soartei, predicția s-a dovedit corectă. Lambert a dispărut împreună cu restul echipajului.

Pierderea lui *Derbyshire* ar putea fi similară cu cea a vasului japonez *Bolivar (Boriba) Maru*, un mineralier de 52.000 tone, care s-a scufundat din cauza valurilor înalte, la sud-est de Golful Tokyo. Spre deosebire de *Derbyshire*, doi membri ai echipajului au reușit să scape. Unul a fost bucătarul, numit Nakamura, iar celălalt mașinistul secund, Takaoba.

Ofițerul de transmisiuni a reușit să trimită gărzii de coastă japoneze două mesaje SOS. În primul a relatat că tambuchiul numărul doi era avariat și că apa începuse să pătrundă în cală. Al doilea mesaj, recepționat cu relativ puțin timp înainte de scufundarea vasului, spunea că și prora este avariata.

Se pare că nici ofițerii și nici marinarii nu erau foarte alarmați de avarii, pentru că nu au făcut nici o tentativă de evacuare rapidă a

vasului. Mulți dintre marinari s-au întors la cabinele lor, unde și-au schimbat hainele și și-au împachetat lucrurile. Mașinistul secund Takaoba a primit de la mașinistul șef ordinul de a aduna hârtiile oficiale și de a strânge hrană pentru echipaj, pentru folosirea în bărcile de salvare. Alți membri ai echipajului stăteau lângă bărcile de salvare, așteptând comanda de coborâre a acestora în apă.

„Dintr-o dată, a relatat Takaoba echipei de investigatori, am auzit un sunet îngrozitor, un «gishi-gishi» – sunetul de cutremur – și nava a început să se rupă și să se scufunde.”

Takaoba a sărit în mare, împreună cu Nakamura, care se afla pe altă punte. Când nava *Takashima Maru*, aflată în apropiere, a ajuns la locul întâmplării, a descoperit doi oameni înotând. Nimeni nu a mai supraviețuit.

Comitetul special de investigare nu a inculpat nici o persoană. Doar a declarat că încărcătura grea, problemele de structură și vremea rea au scufundat vasul. Este interesant de remarcat referirea lui Takaoba la sunetul scos de nava care se rupea. Acesta amintește de sunetele de explozii auzite la scufundarea lui *Berge Istra* și se poate corobora cu teoria că s-a scufundat după ce s-a rupt în două. Descrierea de tipul „zgomot de cutremur” se aplică cu siguranță unui tsunami. De unde ar fi putut veni acesta? Trebuia să fie destul de mare ca să răstoarne vasul sau doar destul de puternic pentru a izbi un cargou deja supraîncărcat și să-l rupă în două? Oare Triunghiul Dragonului este plin de valuri tsunami de proporții devastatoare?

California Maru, alt mineralier japonez, s-a scufundat în Golful Tokyo chiar la est de China, pe 10 februarie 1970. Avea etrava avariată dinainte, de lângă Nojima Zaki și, ca și *Bolivar Maru*, când a început să se umple cu apă, nimeni nu a considerat situația atât de disperată încât să ia măsuri de evacuare. *California Maru* și-a continuat fără griji drumul, deși naviga în condiții de furtună.

Mașinistul șef a raportat că a auzit un zgomot intens, ca un crânțanit, și că a remarcat că nava începe să se încline spre babord. Alt

membru al echipajului făcea baie și a remarcat că apa din cadă se înclină spre stânga și curge pe jos. Căpitanul Sumimura a oprit motoarele lui *California Maru* și a chemat cei douăzeci și doi de membri ai echipajului pe punte, în pozițiile de urgență.

Echipajul a coborât bărcile de salvare, dar valurile erau înalte și le-au distrus. Unii au fost măturați de pe punte, alții au fost răniți. Majoritatea supraviețuitorilor au scăpat coborând pe scări de frânghie și în plasele de siguranță întinse de vasul neozeelandez *Oteola*, venit în ajutor. Din fericire, la bordul lui *Oteola* se găseau și marinari japonezi, care au putut traduce instrucțiunile de salvare. Dar căpitanul lui *California Maru* nu a putut să părăsească vasul și s-a scufundat împreună cu el.

California Maru era al patrulea vas mare care se scufunda lângă coastele Japoniei în decurs de mai puțin de un an. Primul fusese *Bolivar Maru*, scufundat în martie 1969. Apoi fusese *Sofia Pappas*, pe 6 ianuarie 1970, și *Andrew Demades*, scufundat două zile mai târziu. Toate patru s-au scufundat în timpul celor mai rele luni de iarnă, când furtunile sunt frecvente și foarte puternice.

Studiind lista navelor pierdute, a devenit evidentă o anume grupare cronologică și spațială a evenimentelor. De exemplu, între aprilie 1949 și decembrie 1954 s-a scufundat un număr de vase. Pe 19 aprilie 1949 s-a scufundat lângă insula Bonin *Kuroshio Maru nr. 1*, de 1525 de tone. Nu se cunoaște cu precizie locul de scufundare al vasului geamăn, *Kuroshio Maru nr. 2*, care a dispărut trei zile mai târziu. *Chōfuku Maru*, de 66 de tone, a dispărut pe 8 iunie 1952, la circa 200 de kilometri de Okurajima, iar *Kaiō Maru nr. 5*, de 500 de tone, pe 24 septembrie. Alte două vase au dispărut în iunie și decembrie 1953: *Shinsei Maru*, de 62 de tone, care s-a scufundat lângă insula Sumisu din lanțul Ogasawara, și *Kōchi Maru nr. 16*, de 150 de tone, scufundat la est de Iwo Jima. Anul 1954 a adus moartea a încă patru vase: *Kuroshio Maru nr. 3*, de 1525 tone, lângă Nishinoshima, *Fuyō Maru nr. 2*, de 227 tone, lângă Miyakejima, *Seisho Maru nr. 1*, de 190 de tone, la sud-est de Okurajima și *Chiyo Maru nr. 15*, de 18 tone, lângă Kinansho.

Cauzele disparițiilor vaselor enumerate mai sus nu se cunosc. Ceea ce știm este că erau de tonaj relativ redus, deci probabil erau mici vase comerciale private, sau vase de pescuit. În anii de după cel de-al doilea război mondial, apele Triunghiului Dragonului erau străbătute mai ales de asemenea vase.

Foarte puține dintre ele aveau emițătoare radio sau dispozitive de comunicații de orice natură și deci, în caz de probleme, puține puteau să ceară ajutor. Chiar și acelea echipate cu emițătoare nu prea aveau încredere în ele. La vremea când *Kaiō Maru nr. 5* a dispărut, în timpul unor erupții vulcanice din apropierea recifului Myojinsho, vasul *Toshi Maru*, de 150 de tone, a fost declarat dispărut în aceeași zonă și s-a presupus că a suferit aceeași soartă. Vasul a fost descoperit spre sfârșitul lui septembrie 1952. Căpitanul a spus atunci că emițătorul lui radio nu mai funcționa!

Dar chiar și în zilele noastre, vase echipate cu tot felul de tehnologii sofisticate dispar fără urmă, sau sunt lovite din senin de dezastru. În ianuarie 1970, cargobotul liberian *Sophia Pappas* s-a rupt în două și a dispărut în apele din sud-estul Golfului Tokyo. Vasul, vechi de șaisprezece ani, cu un deplasament de 12.113 tone, avea un echipaj de douăzeci și nouă de oameni, din care au fost salvați doar douăzeci și doi. Un alt vas liberian, *Banaluna*, 13.616 tone, a dispărut în drum spre Kokura, cu o încărcătură de 2846 de tone de magnetită. Ultimul mesaj a fost trimis de navă pe 12 noiembrie 1971. În ciuda căutărilor asidue, nu s-a descoperit nici urmă de vas sau de echipajul lui.

În februarie 1977, un vas înregistrat în Panama, *Triumph nr. 1*, a dispărut la aproximativ opt sute de kilometri de coasta japoneză. Problema este aceeași: cum a putut un vas de transport de 8342 de tone să se scufunde pur și simplu fără să lase o urmă? Acesta este și cazul navei grecești *Agios Giorgios*, de 16.565 tdw, care transporta 25.000 de tone de deșeuri de oțel spre Mizushima. S-a scufundat în largul insulei Inubo Saki, cu douăzeci și nouă de oameni la bord. Nu a trimis nici un SOS.

Poate că defectarea emițătorului este și motivul pentru care cargo-botul de 102.805 tone *Hae Dang Wha* nu a cerut ajutor înainte de scufundarea sa, pe 28 iulie 1980. Încărcat cu minereu de fier, *Hae Dang Wha* a dispărut undeva în nordul gropii abisale Mindanao, în drum dinspre Japonia spre Coreea. Ultimul mesaj raporta navigație liniștită și vreme frumoasă, fără incidente meteorologice. De ce a dispărut o navă evaluată la 2,6 milioane de dolari, luând cu ea toți cei douăzeci și nouă de oameni de la bord? Cincisprezece zile de căutări intense nu au dus la găsirea nici unei urme a lui *Hae Dang Wha*, care a fost declarată „dispărută cu întreg echipajul; cauze necunoscute”.

Unii investigatori au reușit să dovedească că unii marinari apar în mod repetat pe vase care se scufundă și au tras concluzia că au fost plătiți să le saboteze. În timpul unui proces care a urmat scufundării lui *Jal Sea Condor*, cargou de 7000 de tone, un judecător din Hong Kong i-a caracterizat pe mașinistul șef și pe căpitan ca pe niște „ticăloși venali, care nu s-au gândit decât cum să capete de la compania de asigurări o recompensă substanțială”.

Ca și apele Triunghiului Bermudelor, și Triunghiul Dragonului a fost bântuit de pirați și corsari. Într-o vreme, apele Triunghiului Dragonului erau terorizate de nu mai puțin de 300 de jonci de pirați. Coasta Chinei a fost în mod tradițional un refugiu pentru tâlharii mării. Multe vase care navigau în apropierea coastei s-au trezit înconjurate și atacate de pirații care făceau scurte incursiuni din miile de insule, estuare și golfuri. Cunoscută sub numele de Flota Steagului Roșu, această flotilă criminală avea o forță care număra între 20.000 și 40.000 de oameni. Una dintre cele mai crâncene, dar și mai romantice figuri a fost cea a femeii-pirat Shih Hsiang-Ku. Faima ei de ucigașă lipsită de inimă i-a adus porecla de Doamna Dragon. Povestea și personajul au fost immortalizate în persoana căpităncsei chinezoaice din *Terry and the Pirates*, serie de benzi desenate de Milton Caniff. Spre marea ușurare a navigatorilor din zonă, Shih Hsiang-Ku a fost în cele din urmă capturată și executată pe 16 noiembrie 1807.

Uncori, pirații urcă la bordul vaselor în calitate de pasageri sau chiar se angajează ca membri ai echipajului. Apoi la momentul și locul potrivit, ei vor prelua comanda nefericitei nave, vor omorî căpitanul și echipajul și vor pune stăpânire pe navă și pe încărcătură. Vasele cele mai vulnerabile la asemenea atacuri sunt cele mai mici, cu doar câțiva oameni la bord. Vasul va fi sau scufundat, sau transformat astfel încât să nu poată fi recunoscut și va fi folosit în continuare. Dacă suprastructura este suficient de mult modificată, garda de coastă nu va fi în măsură să recunoască nava pirată. Proprietarii vor raporta pierderea vasului și, de la caz la caz, vor încasa asigurarea.

Mai există un motiv pentru care vasele dispar în Triunghiul Dragonului și nu numai acolo. Focuri și explozii la bord, mai ales în sala motoarelor, pot cauza destule stricăciuni cât să trimită vasul la fund. Acestea pot fi rezultatul unei defecțiuni mecanice sau electrice în nava însăși, sau pot fi cauzate de misterioasele anomalii electromagnetice cunoscute în Triunghiul Dragonului.

Se știe că pe marea agitată încărcătura poate să se miște în cală. Această redistribuire subită a greutateii poate înclina spre babord sau tribord nava, care se inundă. Multe vase care au dispărut în această zonă purtau încărcături extrem de grele, care, dacă ar fi fost dislocate de furtună, ar fi putut cu ușurință să le scufunde, dacă nu cumva chiar să le rupă în două. Dar este greu de crezut că acesta ar fi putut fi un factor în disparițiile vaselor supergrele.

În rare ocazii, au existat și vase care s-au scufundat după ce au lovit un obiect imersat. Acesta poate fi sau un recif, sau o mină plutitoare, sau un vas scufundat anterior și care plutește chiar sub suprafața apei. În Oceanul Pacific, coraliile cresc pe pantele vulcanilor stinși. Un recif se formează din milioane de schelete de polipi de coral, care cresc unele peste altele. Treptat, vulcanul este erodat și se va scufunda înapoi în fundul oceanului, lăsând în loc coralul, la nivelul inițial. Acești atoli coralieri, cum sunt numiți, se găsesc adesea la

marginea insulelor vulcanice și pot constitui un factor de risc important pentru navigație. Ei sunt bine cartografiați și cunoscuți navigatorilor din zonă. Totuși, în Triunghiul Dragonului, cu seismele lui frecvente, cu ridicările și coborârile fundului oceanului, hărți de încredere pot da naștere unor tragice jocuri de ghicire a rutei.

Apele din bazinul Pacificului, mai ales mările Filipinelor și Japoniei, au fost scena multor bătălii navale și a unei intense activități militare în timpul celui de-al doilea război mondial. Îndată ce a fost semnată capitularea Japoniei, pe 2 septembrie 1945, Aliații au început să curețe zona de mine. Acțiunea s-a desfășurat în trei faze. Mai întâi, au fost curățate canalele din porturile japoneze, astfel încât să poată fi evacuați prizonierii aliați și să soscască forțele de ocupație. Apoi au fost deschise porturile pentru a se putea face aprovizionarea. Ultimele au fost curățate liniile comerciale.

După război, traficul maritim s-a aflat permanent în pericol din cauza minelor. Nici o navă nu a putut intra în apele japoneze până la curățarea acestora. Navele specializate britanice, olandeze și australiene au curățat insulele la sud de Filipine și coasta de est a Asiei. Micile curățitoare de mine americane, navele YMS, au curățat Filipinele, insulele Palăus, Marshall, Gilbert și Bonin. Rușilor le-a revenit coasta manciuriană.

Nu a fost deloc o treabă ușoară. Peste tot pe coasta Chinei, a Asiei de Sud-Est, în Singapore, Bornco, Noua Guinee, Coreea, Japonia, Manila și insulele și rutele comerciale din Marea Filipinelor, au fost presărate mine. Trebuia să fie ridicate minele aliate și japoneze lăsate de avioane, submarine și vase de suprafață.

Golful Tokyo avea șaptezeci și patru de mine de contact japoneze și trei americane. Pe o rază de 250 de kilometri la Kagoshima, erau 320 de mine. Kóchi era blocat de 212. Sasebo era presărat cu 1200 de mine, iar zona a fost declarată curată în octombrie 1945. Zece zile mai târziu, acolo s-a scufundat un vas japonez. Motivul? S-a ciocnit de o mină.

Canalul dintre Kóchi și Kyushu, Bungo Suidó, conținea 3400 de mine. Vasele americane au ridicat 1687, iar cele japoneze 222. Cu toate acestea, canalul a fost considerat parțial sigur. În Nagoya, multe mine magnetice lăsate de submarinele americane și de forțele japoneze n-au fost niciodată găsite, deși s-au dedicat căutării lor 1900 de zile-navă de deminare. Iar până acum am vorbit doar de minele din preajma coastelor japoneze.

În timpul operațiunilor de curățire opt vase americane s-au lovit de mine, dar numai unul s-a scufundat. *Minivet* s-a dus la fund pe 29 decembrie 1945; s-au înecat un ofițer și treizeci de marinari. În noiembrie, nava japoneză *Daito Maru* s-a scufundat în apropiere de Tsushima, după ce a lovit o mină.

Japonezii au estimat că au depus 51.400 de mine de la Formosa până la strâmtorile Tsugaru și La Perouse. Cel puțin 39.000 din acestea nu au fost ridicate. Multe s-au desfăcut din ancore și au fost luate de curenți. La începutul celui de-al doilea război mondial, japonezii instalaseră la fiecare mină un dispozitiv care dezamorsa mina dacă aceasta se desprindea de cablul de ancorare. Dar o dată cu apropierea tot mai mare a ostilităților, japonezii au încetat să mai folosească dispozitivul – acesta era prost făcut și oricum japonezii aveau multe alte probleme mai presante. În linii mari, se estimează că 50% din minele japoneze ancorate și desprinse din legături sunt funcționale și periculoase.

Cele mai mari pericole sub apă le constituie minele de presiune. Acestea plutesc chiar sub suprafața oceanului și sunt declanșate de schimbarea presiunii apei la trecerea pe deasupra lor a unei nave mari. Când rușii, care curățau coasta chineză și cea coreeană, au cerut sfaturi despre cum se dezamorsează asemenea mine, amiralul Sharp, ofițerul responsabil de operațiunea de deminare, a răspuns sincer că nu știe. Se pare că singura cale sigură de a declanșa o asemenea mină este să treci cu un vas mare peste ea. Metoda este, evident, foarte scumpă, iar americanii au decis să lase minele să se învechească și să se deterioreze.

Dar oricât ar fi de vechi, minele plutitoare sunt oricând un pericol. Până în iulie 1948, 251 de vase de toate naționalitățile loviseră mine în oceanele Atlantic și Pacific. Dintre acestea, 116 s-au scufundat sau au fost iremediabil avariate. Este foarte probabil că unele din aceste mii de mine explozive neînregistrate nicăieri se află în derivă în Triunghiul Dragonului, unde au și fost multe plantate. Prin urmare, deși probabilitatea este mică, este posibil ca unul sau două din vasele dispărute să fi explodat la atingerea unci din aceste mine.

Chiar mai puțin plauzibil, dar teoretic posibil, este fenomenul de ridicare a unei epave la suprafață sau puțin sub nivelul mării. Acționând ca un fel de recif artificial, aceasta ar constitui un serios pericol pentru orice vas care ar lovi-o. Deși nu s-au înregistrat cazuri de vase care să lovească nave-fantomă în Triunghiul Dragonului, s-ar putea ca acest fenomen să explice câteva din multele scufundări care nu au lăsat nici o urmă.

În ultimii ani, s-au depus serioase eforturi de cercetare, pentru a elucida misterul marilor vase care, într-o epocă a înaltelor tehnologii, a navigației prin satelit și a comunicațiilor îmbunătățite, încă pot, cum spune Francis Cooper, scriitor al mării, „să dispară la fel de magic și de complet de parcă ar fi plecat de pe Pământ”.

Triunghiului Dragonului îi revine o porție mult mai mare decât cea normală din dezastrele navale care se petrec în lume. Chiar luând în considerație activitatea vulcanică neobișnuită și dese furtuni violente și neașteptate, care produc valuri uriașe, prea multe vase au dispărut aici. Este ca și cum un tsunami-fantomă ar traversa Triunghiul Dragonului și și-ar avertiza victimele cu un tunet. Prea mulți oameni l-au auzit. Prea multe radiouri au încetat să mai funcționeze chiar în minutele critice și prea puține vase au fost găsite, ca să depună mărturie despre soarta lor.

Caracteristicile atmosferice, oceanografice și seismice ale Triunghiului Dragonului îl fac să semene într-adevăr cu un bârlog de dragon – un loc periculos pentru navigat și o capcană nemiloasă pentru victimele sale neavertizate.



Avioane care n-au mai aterizat niciodată

Categorie, intensificarea traficului aerian în zona Triunghiului Dragonului s-a produs în timpul celui de-al doilea război mondial, mai precis o dată cu campania de bombardamente a aliaților împotriva Japoniei, începută în 1944, pentru că până atunci Aliații nu au avut bombardiere cu rază foarte mare de acțiune (VLR) care să care explozibilii necesari pe o distanță de peste 5000 de kilometri. O dată cu producerea bombardierelor B-29 – superfortărețele – Aliații au găsit, în sfârșit, sistemul de transportare a bombelor. Dar superfortărețele erau o noutate și curând au apărut probleme operaționale.

Planul inițial era acela de a folosi avioanele B-29 la înălțimea de 10.000 de metri. Dar vânturile de mare altitudine întâlnite acolo și probleme generate de gheața care se depunea pe instrumente și motoare au mărit pierderile în primele luni de după primul raid, din iunie 1944. Mai întâi, bombardierele au avut bazele în estul Chinei, iar atacurile s-au bucurat de un succes atât de mare, încât forțele japoneze au fost obligate să desfășoare o mare ofensivă terestră pentru distrugerea bazelor aeriene. Japonezii și-au atins scopul, dar americanii au cucerit noi baze în insulele Mariane. Curând, douăzeci de

grupe de bombardament bazate la Saipan și Tinian au început să zboare zi și noapte pe deasupra Japoniei, făcând una cu pământul aproape o sută de kilometri pătrați de orașe.

Este interesant de notat că Tinian și Saipan marchează unul din colțurile Triunghiului Dragonului. Nu vom ști niciodată dacă de pierderile Aliatilor sunt responsabile straniile fenomene din Triunghi sau activitatea inamicului. Totuși, este de remarcat un alt fenomen petrecut în timpul acestei operațiuni militare, cunoscut sub numele de „foo-fighters” – misterioase mingi de lumină care urmăreau bombardierele aliate de-a lungul rutelor lor spre Japonia. (Vezi capitolul 8).

Ofensiva de bombardamente aliată este responsabilă în mod sigur și de un alt mister aeronautic al Triunghiului Dragonului. Pentru ieșirile lor, B-29 aveau nevoie de o escortă formată din avioane de vânătoare, ceea ce însemna cucerirea unei baze mai apropiate de insulele japoneze principale. Singura alegere posibilă era Iwo Jima, o insulă puternic apărată, cu o pistă de decolare-aterizare și cu 22.000 de soldați. Cel puțin cincizeci de avioane japoneze s-au pierdut în timpul luptei, multe dintre ele folosind tactici kamikaze. Totuși, înainte de începerea bătăliei propriu-zise, a dispărut în mod misterios un avion japonez.

Așa cum americanii foloseau pentru patrulare și pentru activități antisubmarine hidroavioane Catalina, forțele imperiale japoneze aveau în dotare aparate Kawanishi HK-8 pentru cercetare. Un asemenea avion era în aer în apropiere de Iwo Jima, în patrulare. În zilele acelea ale sfârșitului războiului, aliații obțineau adesea superioritatea aeriană, în ciuda incursiunilor japonezilor. Bombardierele americane atacaseră deja piste de la Iwo Jima, pentru ușurarea invaziei. Hidroavionul se afla în aer pentru a raporta orice intruși în spațiul aerian al insulei.

Dar când comandantul aparatului Kawanishi și-a contactat baza, mesajul verbal a fost unul foarte neobișnuit. Shiro Kawamoto, comandantul flotilei de aparate Zero, își amintea ani de zile după aceea

straniul mesaj. La vremea când îl recepționase, i se păruse ciudat, pentru că nu se referea la activitățile inamicului, ci la ceea ce trăia în acele clipe pilotul aparatului Kawanishi. Vocea acestuia devenise dintr-o dată confuză: „Sc întâmplă ceva cu cerul... cerul se deschide...” Aici mesajul s-a terminat brusc.

Deși forțele americane aveau planificat un atac asupra insulei Iwo Jima, în noaptea incidentului aparatului Kawanishi nici una din părți nu a avut vreo acțiune de luptă. Raportul, cu indicația lui clară că pe cerul de deasupra se întâmplă ceva neobișnuit, nu a fost niciodată explicat – și nici nu au fost vreodată descoperiți pilotul, avionul, sau restul echipajului acestuia. De atunci, în regiunea Triunghiului Dragonului au dispărut multe avioane, dar toate pe timp de pace și în general în condiții meteorologice favorabile.

În ambele Triunghiuri, micile ambarcațiuni angajate în activități de contrabandă apar și dispar foarte frecvent. O ambarcațiune dispare fie ca urmare a furtului, fie prin raportarea pierderii și reapariția cu o suprastructură modificată, astfel încât garda de coastă să n-o recunoască.

Traficul cu droguri în Triunghiul Dragonului nu mai este la fel de profitabil și de răspândit pe cât era înainte de introducerea pedepsei cu moartea pentru asemenea activități în China continentală. Dar în Triunghiul Bermudei traficul drogurilor cu nave de suprafață este o industrie înfloritoare, tot mai greu de controlat.

Traficul de droguri se face cu ajutorul unui mare număr de avioane ușoare, din care multe au fost găsite în apele puțin adânci din jurul insulelor Bahamas. Aspectul neobișnuit al acestor epave este acela că avioanele în chestiune nu au fost declarate vreodată lipsă. Rămășițele lor de pe lângă aerodroame și în apele puțin adânci pot fi văzute de toată lumea. Din când în când, de pe una din piste, trebuie tras un avion care a aterizat acolo nevăzut de nimeni și la o oră când aeroportul era închis.

Explicația acestor anomalii este simplă. Traficanții de droguri vin cu marfa din Columbia, de pildă, după care o transferă pe o barcă puternică și rapidă pentru o distribuie lesnicioasă în apele întortocheate ale Floridei. Avionul este scufundat, stricat sau pur și simplu avariat – pierdere prea puțin importantă pentru traficanți, dată fiind valoarea mărfii transportate.

Dar aparatele care dispar în Triunghiul Dragonului nu sunt angajate în contrabandă. Este vorba de avioane militare mari, care transportau un numeros personal, ca și avioanele care căutau marile vase comerciale dispărute în zonă. Aceste avioane au dispărut în timpul unor misiuni pe vreme frumoasă, cu cer senin. Comunicațiile cu unele avioane, ulterior dispărute, arată că nu se întâmpla nimic deosebit nici cu cerul, nici cu marea, nici cu vremea sau cu funcționarea avionului.

Pe 12 martie 1957, un KB-50 (versiunea cisternă a lui B-29), cu un echipaj de opt persoane, a dispărut, pe vreme frumoasă, într-un zbor între Japonia și insula Wake. Nu au existat cereri de ajutor, iar investigația aeriană care a urmat nu a descoperit nici urmă de avion sau de echipaj. Pe 16 martie 1957, un aparat JD-1 al U.S. Navy a dispărut într-un zbor de rutină între Japonia și Okinawa. Condițiile meteo erau normale. Nu s-a recepționat nici un SOS. Cercetările extinse nu au dus la descoperirea avionului și nici a vreunui membru al echipajului. Pe 22 martie 1957, un avion militar american C-97, cu șaiszeci și șapte de militari la bord, a dispărut la sud-est față de Japonia, în timp ce executa manevrele de apropiere pentru aterizare. Ultimul mesaj, trimis de la circa 300 de kilometri de Tokyo, arăta că totul este în regulă și condițiile de zbor sunt bune. Nu a mai existat alt mesaj – nici atunci, nici altădată. Cercetările aeriene și navale au durat nouă zile, pe mii de kilometri pătrați ai oceanului. Dar nu au dus la nici o urmă a aparatului C-97, a pasagerilor, sau a echipajului.

Este de remarcat că aceste trei avioane au dispărut toate într-un interval de nouă zile, constituind o tragedie colectivă pe timp de pace

comparabilă cu cel mai faimos mister al Triunghiului Bermudelor, dispariția Zborului 19.

Pe 5 decembrie 1945, cele cinci avioane torpiloare Avenger ale Escadrei 19 au decolat de la Baza aeriană a Marinei din Fort Lauderdale, Florida, pentru un exercițiu de navigație de rutină. Paisprezece oameni ai marinei și ai infanteriei marine au decolat și n-au mai fost niciodată văzuți. După două ore de zbor, locotenentul Charles C. Taylor, comandantul escadrei, a contactat prin radio Fort Lauderdale cu un anunț urgent, în care se spunea că întreaga formație se pierduse. În ciuda faptului că se zbura în condiții de la bune spre foarte bune, Taylor a comunicat: „Totul este rău... straniu. Nu mai suntem siguri de nici o direcție. Nici măcar oceanul nu arată cum ar trebui.” Într-o jumătate de oră, legătura radio a încetat.

Un avion de salvare Martin Mariner PBM a decolat și s-a îndreptat spre ultima poziție estimată a Zborului 19. Avionul, cu un echipaj de 13 oameni, a raportat ajungerea la poziție și a mai făcut o verificare a poziției. Apoi a dispărut și el. Au dispărut șase avioane și douăzeci și șapte de oameni, „de parcă ar fi zburat pe Marte”, cum a spus un ofițer de marină.

Tragedia din Triunghiul Dragonului din 1957 nu a implicat decât trei avioane, dar s-au pierdut optzeci de vieți omenești. Această perioadă a celor trei dispariții din apropierea Japoniei este cunoscută sub numele de luna de coșmar a aviației.

În timpul aceleiași perioade, pe 19 martie 1957, președintele filipinez Ramon Magsaysay a dispărut în timpul unui zbor în apropiere de Cebu, împreună cu douăzeci și patru de oficiali și membri ai echipajului. S-a sugerat că ar fi posibil să fi existat o aberație aeriană sau un cutremur aerian care să fi afectat o zonă întinsă de-a lungul marilor gropi abisale oceanice care se întind din Filipine în Japonia. Iarăși, o cercetare foarte minuțioasă nu a descoperit nici un supraviețuitor.

Avioane au dispărut atât înainte, cât și după luna de coșmar. Între acestea și un avion de luptă al USAF F-3B, bireactor. Reactorul a

decolat de la Baza Aeriană Atsugi și după ce a atins altitudinea de 3000 de metri a dispărut. A urmat imediat o căutare masivă, care a implicat sute de avioane și de vase, dar nu s-a găsit nici urmă de rector. Alte pierderi în apropierea bazei includ un aparat P2V-7 al Forțelor de Apărare Nipone, aparat de patrulare antisubmarină, cu o deschidere a aripilor de 30 de metri. Avionul a decolat pe data de 27 aprilie 1971, cu opt oameni la bord, pentru un antrenament de noapte. Întorcându-se din cauza vremii nefavorabile, a cerut prin radio permisiunea de aterizare. Avionul nu a aterizat și nici nu a fost găsit vreodată. Două luni mai târziu, pe 23 iunie, un aparat de antrenament cu un pilot, de tipul IM-1, a dispărut în Triunghiul Dragonului. Comisia de investigare nu a găsit nimic care să arate ce s-a întâmplat.

Pe 10 aprilie 1970, la douăzeci de mile sud-vest de Okinawa a dispărut un C-130 al USAF, cu un echipaj de nouă oameni. (Și printre pierderile din Triunghiul Bermudelor se numără un C-130 și un KB-50.)

Printre avioanele mai mici care au dispărut în Triunghiul Dragonului este și JA-341, un caz similar cu aparatul de salvare trimis în căutarea Escadrilei Dispărute. JA-341 a dispărut în timp ce participa la căutarea lui *California Maru*, fiind închiriat de presă. Toate duc la ideea că anumite zone ale oceanului, din cauza vremii, a activității tectonice, sau din alte cauze, devin extrem de periculoase în anumite momente. Iar aceasta înseamnă punerea în pericol nu numai a avioanelor și a navelor care trec pe acolo, ci și a celor trimise în ajutor.

În primele zile ale aviației, piloții zburau adesea „după ureche”, bazându-se foarte puțin pe niște cronometre și busole giroscopice primitive. Zborul deasupra vastelor distanțe ale Pacificului, având drept țintă niște insule, putea însemna adesea un dezastru. Totuși, reactoarele de astăzi, mai mari, mai rapide, cu tehnica lor de localizare supersofisticată, lasă piloții la discreția mașinilor – iar dacă instrumentele nu funcționează, apare dezastrul.

Să luăm cazul zborului KAL 007, avion corecan de pasageri, care se întorcea acasă, peste Pacific, pe 11 septembrie 1983. Deși era

perfect echipat cu toate instrumentele navigaționale de tip VOR, ADF, Omega și LORAN, aparatul a deviat de la cursul spre casă și a intrat în spațiul aerian sovietic. Rezultatul a fost fatal. Un avion de vânătoare sovietic a doborât avionul, iar cei 269 de pasageri și membri ai echipajului și-au găsit moartea. Sovieticii au recunoscut atacul, pe care ei l-au considerat justificat, pentru că zborul KAL 007 a fost considerat automat un pericol potențial, sau, în cel mai bun caz, un avion-spion care zbura printr-o zonă interzisă.

Motivul pentru care pilotul a trecut în URSS ar putea fi legat de proasta funcționare a busolei și de neconsultarea celorlalte aparate. Este un lucru bine cunoscut că în anumite zone busolele pot fi afectate de liniile de forță izogonice dintre poli, astfel încât piloții trebuie să efectueze corecțiile necesare pentru a afla adevăratele puncte cardinale. Zonele celor două Triunghiuri, similare prin atâtea alte aberații fizice, iregularități magnetice și activitate vulcanică și seismică, sunt similare și în privința schimbării direcției liniilor izogonice. Este posibil ca tragedia lui KAL 007 să fi fost cauzată de vreo deviere magnetică temporară, remarcată adesea de piloți în cele două Triunghiuri. Totuși, în acest caz, devierea a luat-o prea mult spre granița care n-ar fi trebuit.

Un alt pilot care s-a lovit de pericolul dependenței de instrumente a fost răposatul artist Arthur Godfrey, un binecunoscut pilot amator. Acesta, în timp ce-și pilota avionul bireactor într-un ocol al lumii, a întâlnit o aberație electronică la est de Japonia – în Triunghiul Dragonului. Instrumentele lui de navigație, între care busolele, altimetrul și chiar și radioul, au încetat brusc să funcționeze. Cu combustibil pentru doar trei ore de zbor, Godfrey a navigat cât a putut el de bine doar după Soare. După o oră, instrumentele s-au trezit brusc la viață, la fel de inexplicabil pe cât se opriseră. Godfrey a descoperit că nu se afla departe de cursul inițial, dar, comparând timpul indicat de ceas cu cel de la radio a descoperit că pierduse o jumătate de oră. Poate că această deplasare temporală este în măsură să explice experiența unui

pilot care i-a relatat o stranie anomalie autorului Ivan Sanderson, care cerceta zonele cu dispariții misterioase. În timpul unui zbor spre Guam, într-un avion vechi, cu elice, pilotul a făcut într-o oră peste 500 de kilometri (cu 300 de kilometri mai mult decât ar fi fost în stare în mod normal), fără a fi avut vreun vânt ajutător din spate.

În afară de Athur Godfrey, și alți piloți au trăit în Triunghiul Dragonului o izolare radio completă. Această pată oarbă a durat în general o oră până la o oră și jumătate, după care instrumentele au reînceput să funcționeze normal.

O problemă mai pământească ar putea explica multe din pierderile aeriene din ultimii ani – „golurile de aer”. Deși industria aeronautică este de ani de zile conștientă de pericolele prezentate de vânturile verticale, abia din 1975 publicul a fost informat de acest termen*. Pe 24 iunie în anul sus-numit, un Boeing 727 al companiei Eastern Airlines, care ateriza la Aeroportul John F. Kennedy din New York, a căzut pur și simplu înainte de Pista 22L – ratând pista cu circa 800 de metri. Au rezultat 112 morți din cei 124 de oameni aflați la bord.

Termenul de gol de aer a căpătat o circulație mai largă după prăbușirea unui 727 Pan American, la scurt timp după decolarea de la New Orleans, pe 9 iulie 1982. Obolul a fost de 159 de morți și nouă răniți. Dintre morți, opt au fost de la sol, locuitori ai cartierului învecinat cu aeroportul.

În 1985, prăbușirea unui reactor Delta L-1011 pe aeroportul Dallas-Fort Worth a adus din nou fenomenul de „gol de aer” pe prima pagină în toată țara, până acolo încât publicul a început să întrebe dacă nu cumva este răspunzător pentru toate catastrofele aviatice.

În esență, fenomenul constă într-o pală de vânt violentă pe direcție verticală, am putea spune un vânt ascendent sau descendent. Bine-cunoscutul meteorolog dr. Tetsuya Theodore Fujita a început să studieze fenomenul după ce a remarcat niște ciudățenii pe fotografiile aeriene luate unor copaci doborâți de o supertornadă lângă Beckley,

*) Autorul are în vedere fenomenul numit în engleză *wind shear*, care constă în schimbarea bruscă a vitezei și direcției vântului (n.t.).

Virginia de Vest, în aprilie 1974. În unele fotografii, în loc să fie doborâți într-un model spiral, cum ar fi normal la o tornadă, sute de copaci erau căzuți la pământ după un model în stea, spre exterior. Copacii din centrul stelei erau fie zdrobiți, fie dezrădăcinați și împrăștiați cu țărână. Probele duceau cu gândul la un violent jet de aer, care a lovit mijlocul formațiunii, a lovit solul și s-a împrăștiat pe orizontală.

Folosind acest model, dr. Fujita a încercat să explice prăbușirea avionului Eastern Airlines din 1975. Aparatul 727 a întâlnit un vânt similar, care efectiv l-a trântit la pământ. Vânturile sunt destul de puternice pentru a devia un avion rector în zbor, dar și destul de localizate încât să nu fie detectate de anemometrele de la sol ale aeroportului. Dr. Fujita a numit fenomenul „jet descendent”, iar după aceea a inventat și o scară de mărimi – de la *macrojet*, ale cărui vânturi au o întindere de peste patru kilometri și au o viteză de peste 200 de kilometri pe oră, până la *microjet*, cu vânturi pe o întindere mai mică de patru kilometri, dar mult mai puternice (până la 270 kilometri pe oră).

Dr. Fujita atribuie cauza acestor vânturi verticale vânturilor ciclonice; dar, spre deosebire de o tornadă, al cărui „puț” este mai mult sau mai puțin vertical, vârtejurile vânturilor verticale au axe orizontale. Ele încep ca un tor, sau un inel de aer care trage de o manieră furtunoasă aerul înconjurător în jos. Torul se extinde, iar în cele din urmă se va rupe, trimițând în jur fragmente ca niște gigantice rulouri compresoare, capabile să comită distrugeri. Inițial, fenomenul fusese explicat doar prin curenții de convecție din timpul furtunilor. Studiile pe teren efectuate de dr. Fujita între 1978 și 1982 au demonstrat că există atât jeturi descendente uscate, cât și umede. Într-o perioadă de optzeci și șase de zile la aeroportul Stapleton din Denver, radarul cercetătorilor a înregistrat 155 microjeturi uscate, 83% din toate jeturile descendente descoperite. Aceasta înseamnă că un avion care zboară la mică altitudine poate să întâlnească doar vreme

frumoasă, și cu toate acestea să fie împins în jos de pe cer ca un bolovan.

Putem vedea din următoarea transcriere a înregistrării din cutia neagră a zborului catastrofal Delta 191, la Dallas-Fort Worth, cum poate afecta un asemenea jet vertical de aer un avion. Important de remarcat că echipajul era conștient de existența unor furtuni cu descărcări electrice în zonă și era în stare de alertă. (Conversația din interiorul cabinei cu litere italice.)

Primul ofițer Delta 191: *O să ne cam ude avionul.*

Căpitanul Delta 191: *Poftim?*

Primul ofițer Delta 191: *Ziceam că o să ne cam ude avionul.*

Căpitanul Delta 191: Turnul, Delta 191, pe 5.

Turnul de control: 191, ocupat, așteptați 17.

Primul ofițer Delta 191: Mulțumesc, sir.

Turnul de control: Delta 191, zburati cap 350.

Căpitanul Delta 191: S-a înțeles.

Turnul de control: American 351, vedeți pista?

American 351: Cum ieșim din ploaia asta o vedem.

Turnul de control: Okay 351, aveți 4 de la reper, ajungeți pe local la sau peste 2300 liber pentru ILS [aterizarea pe bază de instrumente] 17.

American 351: Liber pentru ILS, American 351.

Turnul de control: 191, reduceți viteza la 170 și faceți stânga 270.

Căpitanul Delta 191: Înțeles.

Turnul de control: Five Juliet Foxtrot, stânga 190.

5JF: Stânga 190.

Turnul de control: Five Juliet Foxtrot, măriți viteza la 170 noduri, țineți reperul, sunteți la cinci mile de reper, staționați la sau peste 3000, liber pentru ILS 17 apropiere stânga.

5JF: Liber 17 apropiere stânga, înțeles, suntem aproape de 190.

Turnul de control: Delta 191, faceți stânga 240, coborâți și mențineți 3000.

Căpitanul Delta 191: 191, 240, de la 5 la 3.

Turnul de control: American 351, turnul pe 126,55.

American 351: Cu bine.

Turnul de control: November 5 Juliet Foxtrot este la patru mile de reper, mențineți viteza de 1700 sau mai bine pe reper, puteți ILS, contactați turn 126,55.

5JF: 126.95. Bună ziua.

Turnul de control: 126,55.

5JF: 126,55, bună ziua.

Turnul de control: Delta 191 este la 6 mile de reper, faceți stânga azimut 180, intrați pe baliză la sau peste 2300, liber pentru ILS 17 apropiere stânga.

Căpitanul Delta 191: Delta 191, înțeles toate instrucțiunile, mulțumim.

Turnul de control: Delta 191, reduceți viteza la 160, vă rog.

Căpitanul Delta 191: Cu plăcere.

Căpitanul Delta 191: 160.

Primul ofițer Delta 191: *S-a făcut.*

Căpitanul Delta 191: Baliza și panta de coborâre... aveți 160 viteza.

Turnul de control: Aveți și niște vânturi variabile aici, din cauza unor ploi puternice la capătul de nord al D/FW.

Membru neidentificat al echipajului Delta 191: *Se mișcă ceva în...*

Căpitanul Delta 191: *Viteza este 160.*

Turnul de control: Delta 191, reduceți viteza la 150, contactați turnul pe 126,55.

Căpitanul Delta 191: 126,55, vă urăm o zi bună, mulțumim pentru ajutor.

Căpitanul Delta 191: Turnul, Delta 191, aici în ploaie ne simțim bine.

Turnul: Delta 191, turnul regional, 17 stânga, liber la aterizare, vânt 090 la 5, rafale până la 15.

Căpitanul 191 Delta: Mulțumesc, domnule.

Turnul: American 351, dacă puteți ajunge la viteză, trageți în spatele lui Delta și stați pe 17, pe frecvența actuală. [Transmisiunea a fost pentru zborul American Airlines care tocmai aterizase pe pista 17.]

American 351: 351.

Primul ofițer Delta 191: *Trăsnet din direcția aia.*

Căpitanul Delta 191: *Unde?*

Primul ofițer Delta 191: *Chiar în față.*

Inginerul de zbor Delta 191: *Te bazezi pe ceva, sper.*

Căpitanul Delta 191: *O mie de picioare... 762 pe baro... îi anunț eu...*

Primul ofițer Delta 191: *E-n regulă.*

Căpitanul Delta 191: *Ai grijă la viteză... o pierzi prea brusc... da, așa... trage-o, trage-o mult mai tare... mult mai... așa... ține-o așa, în [înjurătură].*

Sistemul de avertizare a apropierii de sol: *Atenție, atenție, ridicați-vă!*

Turnul: November 15 Juliet Foxtrot, puteți să... da, vă trimitem, da, pe 31, faceți la dreapta după o milă. [Instrucțiuni transmise reactorului privat care tocmai aterizase.]

Sistemul de avertizare pentru apropierea de sol a continuat să sune. A fost înregistrat un impact, urmat de un altul. Turnul a încercat să spună avionului să facă un tur suplimentar pentru o nouă încercare, dar deja începuse să se prăbușească. Catastrofa s-a produs atât de rapid, încât pe bandă sunt doar patru rânduri cu răspunsul echipajului – cam zece secunde, timp insuficient pentru a evita dezastrul.

Cercetările doctorului Fujita au demonstrat că vânturile verticale descendente nu sunt periculoase numai pentru avioane, ci și pentru vasele de suprafață. În cartea sa: *Jeturile de aer descendente: microjeturi și macrojeturi*, dr. Fujita amintește de răsturnarea unui vas cu aburi cu zbaturi provocată de un „microjet” vertical. Episodul a avut loc pe râul Tennessee, lângă Ditto Landing, pe 7 iulie 1984.

Vasul cu două punți avea o lungime de 30 de metri și o lățime de 6 metri, la o înălțime de 8 metri, cu 18 oameni la bord. La 11:20 dimineața a început o furtună cu descărcări electrice, însoțită de vânturi de la vest, care a devenit foarte puternică în doar câteva minute. Vânturile au ajuns la viteze de 90-110 kilometri pe oră, o furtună de proporțiile unui uragan. Căpitanul a întors vasul în vânt, când deodată

vântul a părut să-și schimbe direcția cu 90 de grade. Vasul cu zbaturi a fost izbit de o rafală puternică din stânga și s-a răsturnat. Și-au pierdut viața unsprezece oameni, iar alți doi au fost răniți.

Un anemometru aflat în apropiere a înregistrat o indicație de o sută doisprezece kilometri pe oră, datorată unei alte rafale orizontale aterizate în vecinătate. Prin cartografierea pagubelor provocate de vânt, doctorul Fujita a determinat direcțiile vânturilor și a descoperit că furtuna întregă era un macrojet, dar în zonă au aterizat și trei microjeturi. Căpitanul a întors vasul pentru a face față vânturilor puternice ale macrojetului, dar la sud de poziția lui a apărut și un microjet. Ceea ce a răsturnat vasul este probabil torul în expansiune al acestuia.

Fenomenul nu se limitează la zone din apropierea suprafeței solului. El apare și la altitudini foarte mari. În zilele avioanelor cu elice, exista o teorie conform căreia dacă te ridici suficient de sus eviți orice vreme rea sau turbulență. După ce altitudinile înalte au devenit obișnuite pentru avioanele cu reacție, s-a descoperit că aerul nu devine mai liniștit și că turbulențe pot să apară și în aerul fără vapori.

Turbulența de aer limpede (CAT) a fost definită oficial în 1966 de către Comitetul Național pentru Turbulența Aerului Limpede ca fiind „toate turbulențele din atmosfera liberă care prezintă interes pentru operațiunile aérospațiale, care nu sunt angrenate sau nu sunt adiacente unor activități convective vizibile [nori cumulus]. Aceasta include turbulențele aflate în norii cirrus, dar nu sunt cuprinse și nici nu sunt adiacente la activități convective vizibile.”

În limbajul profanilor, aceasta înseamnă că orice fel de turbulență legată de vânturile circulare ale unor nori cumulus de furtună (notorii prin faptul că dau naștere tornadelor) este o CAT.

Perturbațiile acriene au loc și pe cerul limpede, sau cu nori mici, de vreme bună, numiți cirrus. Fenomenul se poate simți ca o împingere verticală bruscă – fie în sus, fie în jos, ceea ce îi conferă avionului o

traietorie săltăreacă. Deoarece piloții nu sunt în nici un fel avertizați, saltul brusc poate însemna un pericol considerabil.

Ca și în cazul vânturilor verticale, CAT se pot extinde pe zone de doar câțiva kilometri lărgime și o profunzime de doar câteva zeci de metri. Ciudat, se consideră că turbulențele mai întinse sunt mai puțin periculoase pentru navigație decât cele mai mici, pentru că rafalele mai întinse sunt recepțate de avion mai gradat, dând pilotului răgazul să treacă peste ele. Un avion lent va suferi mult mai puțin de acțiunea unei CAT decât unul rapid, iar unul greu va trece prin turbulență mult mai ușor decât unul ușor. Avioanele cu aripi flexibile vor fi mai puțin afectate decât cele cu aripi rigide. Totuși, și în acest caz CAT își va lua partea de pagube, pentru că flexarea continuă a aripilor înscamă accelerarea oboselii materialului și deci scurtarea vieții utile a aparatului.

Turbulențele de cer senin se leagă de obicei de curenții tubulari, acele râuri aeriene imense, tridimensionale, care se formează între fronturile atmosferice polare și tropicale. Acestea, aflate la altitudini mari (7000-10000 de metri) au fost descoperite abia în timpul bombardamentelor de la mare altitudine din timpul celui de-al doilea război mondial. Piloții de astăzi le folosesc drept vânt ajutor, reușind uneori să adauge până la șase sute de kilometri pe oră la viteza aparatului. La fel ca toți curenții, fie ci oceanici sau aerieni, se dezvoltă vârtejuri, din cauza simplei frecări. Acolo unde este un nucleu de vânturi de foarte mare viteză, apar și vârtejurile puternice și foarte turbulente. CAT au loc mai ales în vecinătatea straturilor aeriene termic instabile din stratosferă, unde straturi de aer cald plutesc pe deasupra aerului rece. Curgerea laminară dintre masele de aer se întrerupe de obicei și dă naștere unor vârtejuri de toate mărimile.

Un lucru interesant de remarcat cu privire la turbulențele de cer senin este acela că sunt invizibile și destul de mici, astfel încât avioanele pot să treacă prin apropiere și să nu le remarce. Avioanele mari pot să se miște prin zone cu turbulențe cu greu dându-și seama de ele,

în timp ce avioanele lente și reactoarele subsonice ar putea să nu le remarce.

Cel mai mare pericol este pentru avioanele relativ mici și rapide, cum ar fi avioanele de vânătoare și bombardierile, care constituie o parte însemnată a aparatelor pierdute în Triunghiul Dragonului. Oare au fost lovite toate de un vânt vertical, ca de un uriaș ciocan cosmic? Este o posibilitate tulburătoare, iar pentru călători una neplăcută.

Zborurile în stratosferă constituie una din marile provocări actuale ale omenirii, una din ultimele frontiere de cucerit, aflată chiar în pragul spațiului, care primește probabil cei mai neplăcuți vizitatori de dincolo.

Zona suborbitală a Pământului este plină de numeroși sateliți, dintre care unii se află acolo de peste douăzeci de ani. Inevitabil, unele orbite nu se pot menține, iar rezultatul constă în resturi care cad pe Pământ, creând un nou și imprevizibil pericol pentru cei care zboară la altitudini foarte mari.

Un alt pericol la fel de imprevizibil ar putea proveni chiar de la tehnica superioară de care suntem atât de mândri. Închipuiți-vă ce efect ar avea un vânt vertical masiv asupra unui avion ale cărui sisteme electrice ar deveni brusc nefuncționale – o problemă deloc rară în Triunghiurile Bermudelor și Dragonului. Pentru piloții care navighează practic legați la ochi, asta ar însemna sfârșitul. Avioanele ar plonja în apă la viteze uriașe și s-ar scufunda fără să lase vreo urmă. Iată un scenariu foarte plauzibil.

Există în curs de realizare noi mijloace tehnice pentru avertizarea piloților împotriva vânturilor verticale; radarele Doppler vor fi capabile chiar să urmărească vânturile. Totuși, și această tehnologie depinde de sursa ei de energie. La vârful tehnologiei aeronautice se află conceptul de „conducere prin fir”, care presupune că eleroanele și cârma vor fi controlate de motoare electrice legate de un computer de zbor. Dar acest concept s-ar putea dovedi catastrofal pentru regiunile în care anomaliile electromagnetice pot să reducă la tăcere toate instrumentele. Într-o clipă, un avion supermodern se transformă într-o

bucată de metal, oarbă, surdă și paralizată, care curând va plonja spre pământ – sau în mare.

În discuțiile despre viitoarele avioane de transport supersonice, meteorologii și inginerii acro au fost avertizați că turbulențe de cer senin pot avea loc și la altitudinile la care vor zbura acestea. Prin urmare, la proiectarea acestor aparate trebuie ținut cont de posibilele efecte asupra performanțelor motoarelor.

Poate că n-ar fi rău ca acești savanți și ingineri să ia în considerație și zone mai apropiate de Pământ decât stratosfera – zone de tipul Triunghiului Dragonului. În nici o parte a lumii, cu excepția Triunghiului Bermudelor, nu au loc atât de multe dispariții neelucidate și în nici o parte nu se găsesc atâtea epave și nu au loc atât de dese scufundări.

La cartarea incidentelor aeronautice pentru cartea lui, dr. Fujita a remarcat că marea majoritate a acestora au avut loc în Statele Unite. Acest fapt nu se datorează neapărat existenței unei densități mai mari de vânturi verticale în America, explică el, ci doar mai marii frecvențe de aterizări și decolări, care i-a permis să izoleze și să studieze fenomenul.

Este posibil ca anumite părți ale lumii parcurse în mod regulat de vase și avioane să adăpostească fenomene stranii, pe care noi nu vom putea să începem să le înțelegem câtă vreme știința nu este pregătită să le accepte.

Aceste mistere pot fi legate nu numai de propriile noastre dispozitive electronice și de nefuncționarea lor, ci și de forțele Pământului însuși, amplificate de marea și de curenții oceanului și chiar de atmosfera însăși. În ciuda modernelor noastre supernave și avioane, a aparaturii de control științific proiectată, a dispozitivelor de securitate și a sistemelor îmbunătățite de comunicații, încă navigăm pe mări și în aer cu un grad de incertitudine, ca în vremurile legendelor.



Submarine care nu s-au mai ridicat niciodată la suprafață

Vasele de suprafață nu sunt singurele victime ale Triunghiului Dragonului. Acolo au dispărut și un număr de submarine sovietice, ca rezultat al forțelor care acționează în apele adânci din largul coastelor Japoniei și din preajma insulelor nipone izolate. Aceste incidente au avut loc pe timp de pace, iar informațiile despre ele nu ar fi fost accesibile dacă nu ar fi existat Organizația Europeană de Securitate Atomo-Nucleară, agenție a Națiunilor Unite, cu sediul la Bruxelles.

Semnatarii Acordului de Securitate Nucleară și-au luat angajamentul să raporteze ori de câte ori submarinele, vasele lor de suprafață, sau avioanele lor pierd un reactor nuclear sau o armă nucleară. În cazul submarinelor sovietice care patrulau în ocean în preajma Japoniei, acest angajament a fost respectat, iar pierderile raportate. Totuși, agenția de securitate cu pricina nu specifică dacă s-au dat toate detaliile pierderilor. În unele cazuri, a fost imposibil să se determine cauzele disparițiilor, pentru că anchetele nu au avut nici un fel de probe materiale. Tot ce putem face este să emitem ipoteze rezonabile. De pildă, este foarte plauzibilă ideea că aceste submarine erau înarmate nuclear, deși această informație evident că nu a reușit să ajungă la *perestroika* vremii.

În apropierea coastei Japoniei s-au scufundat următoarele submarine sovietice, de obicei din cauze nedeazăluite:

<i>Data dispariției</i>	<i>Clasa</i>	<i>Tipul</i>	<i>Localizare</i>	<i>Pierderi umane</i>
<i>aprilie 1968</i>	Golf	Diesel-electric	nord-est de Japonia	86 morți
<i>1970</i>	Alfa	Propulsie nucleară	Marea Japoniei	număr exact necunoscut
<i>1971</i>	Yankee	Propulsie nucleară	Lângă Guam	număr necunoscut de membri ai echipajului; nici un supraviețuitor
<i>septembrie 1974</i>	Golf II	Diesel-electric	sud-vestul Japoniei	nici un supraviețuitor
<i>noiembrie 1976</i>	Foxtrot	Diesel-electric	Marea Japoniei	necunoscut
<i>1977</i>	neidentificat	Propulsie nucleară	Sutul Marii Chinei	număr exact necunoscut
<i>august 1980</i>	Echo I	Propulsie nucleară	Marea Japoniei	număr exact necunoscut
<i>octombrie 1981</i>	Whiskey	Diesel-electric	nord-vestul Japoniei	necunoscut
<i>septembrie 1983</i>	Charlie	propulsie nucleară	Marea Japoniei	90 morți
<i>martie 1984</i>	Victor I	Propulsie nucleară	vestul Japoniei	necunoscut
<i>septembrie 1984</i>	Echo II	Propulsie nucleară	100 km vest de Japonia	necunoscut
<i>ianuarie 1986</i>	Echo II	Propulsie nucleară	Marea Japoniei	necunoscut

Aceste treisprezece submarine ar putea reprezenta vârful tehnologiei sovietice: majoritatea lor cu propulsie nucleară, multe dintre ele, fără îndoială, dotate cu arme nucleare. Și totuși, doar puține au lăsat urme care să arate ce li s-a întâmplat. Submarinul de clasa Golf din aprilie 1980, un vas de 2350 până la 2800 tone, cu trei până la cinci tuburi de lansare a rachetelor, a fost recuperat de CIA. S-a

descoperit că nu a suferit nici o explozie internă. Alte trei submarine, cele de clasele Echo I, Wiskcy și Charlie, au fost și ele recuperate și luate de vase sovietice. Submarinul de clasă Victor I din 1984 s-a ciocnit efectiv de un portavion american, *Kitty Hawk*, pe care se pare că-l urmărea. Submarinul de clasă Echo II pierdut în 1986 a suferit un incendiu la bord și a fost localizat și remorcat de vase sovietice. Uriașul submarin de clasă Yankee încă se află pe fundul oceanului, lângă Guam; are probabil șaisprezece tuburi de lansare pentru rachete nucleare.

O explicație a numărului de dezastre submarine sovietice în zona Triunghiului Dragonului ar putea-o constitui fundul în continuă schimbare al oceanului însuși. Din cauza activității vulcanice constante din jurul Japoniei, adâncimea oceanului este într-o continuă scădere. Se știe că hărțile cu adâncimile marine devin deja depășite înainte ca altele să poată fi întocmite.

Recartarea constantă a fundului oceanului în zonă arată schimbări enorme, cu schimbări de nivel de până la 300 de metri. În timpurile istorice, fundul gropii abisale Bonin s-a ridicat cu aproape doi kilometri. Munții submarini dispar și în locul lor apar alții din abis. Activitatea vulcanică este foarte intensă mai ales la est de Golful Tokyo. Toate acestea reprezintă un pericol pentru navigație, dar mai ales pentru submarine, care trebuie să se lupte cu curenții submarini care pot să-și schimbe cursul în urma activității seismice.

Altă teorie a dezastrelor submarinelor este prezența unor deplasări verticale subite, corespondente vânturilor verticale din atmosferă care doboară avioanele cu câteva mii de metri în câteva secunde. Condiții de ȋurtună speciale pot să cauzeze vârtejuri în apele oceanului, care aduc la suprafață apă mai densă de la fundul oceanului. Dacă un submarin se află pe vârful unui asemenea dom în urcare, toată apa din jur este mult mai puțin densă. Alunecarea pe cupola de apă densă va însemna o scufundare inevitabilă. Această scufundare va agita apele din jur, iar submarinul va fi înghițit de o masă uriașă de valuri submarine, care pot să ajungă la aproape 200 de metri de la bază la vârf.

Aceste sărituri în sus și în jos pe valuri de o asemenea mărime vor trimite aparatul spre fund mai repede decât va putea ea elibera balastul. Sfârșitul va veni când valurile îl vor duce la o adâncime cu o presiune mai mare decât cea pe care o poate suporta. Greutatea apei pur și simplu va zdrobi vasul. Oceanografi au venit cu această teorie pentru a explica dispariția lui USS *Thresher*, submarin atomic american, dispărut în adâncurile Atlanticului pe 10 aprilie 1963. Chiar și cele mai moderne realizări ale superputerilor trebuie să se încline în fața puterii mării.

Faptul că atât de multe submarine sovietice, probabil cu armament nuclear la bord, operează în apropierea coastelor Japoniei este, bineînțeles, un subiect de îngrijorare pentru japonezi. Dar URSS nu a fost singura putere care a reprezentat o amenințare nucleară indirectă pentru Japonia.

Japonia, evident îngrijorată de prezența unor bombe atomice neexplodate în adâncimile din apropierea coastelor ei, a fost foarte tulburată de un incident care a avut loc pe 6 sau 7 decembrie 1965.

În timpul unor manevre americane, un A-4E Skyhawk, avion având la bord o bombă cu hidrogen, a rulat, nu se știe cum, de pe puntea portavionului *Ticonderoga*. Aparatul și bomba s-au dus la fundul oceanului, unde se află de atunci, constituind premisele perfecte ale unui thriller de spionaj. Aparent, nu a fost găsit încă și nici nu a eșuat pe vreunul din multele recifuri și plaje de pe insulele japoneze. Marina Statelor Unite a declarat că pierderea a avut loc pe 6 decembrie 1965, dar a fost anunțată douăzeci și patru de ore mai târziu, pentru a nu cauza îngrijorare în Japonia. În fapt, din 1967, Japonia a adoptat ceea ce s-a numit „cele trei principii non-nucleare”. Acestea sunt:

1. *Interzicerea producerii de arme nucleare de către Japonia.*
2. *Interzicerea posedării de arme nucleare de către Japonia.*
3. *Interzicerea importării de arme nucleare de către alte țări în Japonia.*

Într-o investigație ulterioară, un purtător de cuvânt al marinei americane a informat Congresul Statelor Unite că bomba cu hidrogen a dispărut la 800 de kilometri de Japonia, mult în afara apelor teritoriale ale acesteia. Dar documente ieșite de curând de la secret arată că avionul și bomba au căzut în ocean în apropiere de Okinawa, în afara apelor teritoriale, dar totuși neliniștitor de aproape de insulele principale, în care lumea încă n-a uitat distrugerile cauzate de bombele atomice. Bomba pierdută nu a fost regăsită. S-a calculat că bomba și avionul odihnesc pe fundul oceanului, cam la 5000 de metri adâncime, ca și, probabil, bombele și reactoarele care s-au scufundat o dată cu submarinele sovietice.

Deși operațiunile de salvare poate că au reușit să aducă la suprafață unele dintre ogivele nucleare, rămâne valabil adevărul că apele din jurul Japoniei – legendarul loc de joacă al dragonilor de pe acel tărâm – adăpostesc un arsenal nuclear de proporții considerabile.



Persistența legendei

Tradiția spune că insulele japoneze au fost fondate în urmă cu 2300 de ani. Așa spun legende legate de mare. Aceste legende sunt încorporate în documente antice, sacre, numite *Kojiki* și *Nihongi* (sau *Nihonshoki*), care vorbesc despre începuturile Japoniei și descriu lunga durată a Casei Imperiale din vremurile de demult și până astăzi.

În mare parte a lumii, calculul evenimentelor istorice se bazează pe un reper comun: înainte sau după Cristos. Evenimentele japoneze sunt specificate prin anii domniei în care au avut loc din lunga linie de împărați japonezi, care au urcat pe tron începând cu aproximație din anul 660 î.e.n. până în 1989.

Primul împărat a fost Jimmu Tenno, nepotul zeiței Amaterasu-oho-mi-kami, zeița Soarelui. Epoca domniei fiecăruia dintre succesorii săi imperiali a căpătat un nume. Fiecare împărat inaugurează o nouă eră, astfel încât un eveniment este datat nu prin numele împăratului, ci prin numele epocii acoperite de domnia acestuia. Această tradiție a datării, soliditatea ei istorică, a conferit japonezilor o unitate a concepțiilor despre lume neatinsă de alte națiuni de la romani încoace, când romanii calculau evenimentele lor „de la fondarea orașului” (*ab urbe condita*).

Țările arabe folosesc adesea un sistem cronologic care începe cu anul Hegirei, când Mahomed a plecat de la Mecca pentru a înființa

un Islam militant. Lumea vestică folosește drept reper nașterea lui Cristos, deși în cercurile științifice există tendința de a renunța la abrevierile B.C. și A.D. [înainte și după Cristos] și de a apela la altele, cum ar fi î.e.n. și e.n. Numai japonezii, prin conservarea datării lor imperiale, au păstrat o tradiție și un mod unitar de a percepe lumea, pe care le-au adus în epoca noastră, printre ai cărei moderniști de frunte se numără, totuși.

Un nejaponez care citește un ziar japonez trebuie să cunoască anul urcării pe tron al împăratului în chestiune pentru a fi în stare să afle despre ce an este vorba. De exemplu, prințul Moștenitor Hirohito a urcat pe tron în 1925, inaugurând epoca numită Showa (A Păcii Eterne). Astfel, pentru a afla data occidentală a unui eveniment istoric petrecut în timpul domniei lui Hirohito, trebuie adăugat 1925 la data Showa, deoarece pentru Hirohito 1925 este Anul Unu.

Epoca Showa a luat sfârșit o dată cu moartea împăratului Hirohito, în 1989 și a început o nouă eră, Heisei (A Păcii Perpetuate). Prin urmare, 1990 este anul Heisei 2 și așa mai departe. Pentru un nejaponez, este un calcul destul de laborios, dar este și un indiciu despre tradiționala memorie și coeziunea spiritului japonez – japonezii având un sistem propriu de calculare a anilor, propriii lor zei și propriile legende despre cum s-au ridicat din ocean insulele nipone.

Mitologia japoneză, așa cum este ea povestită de legendele Shinto, nu se referă la nici un alt pământ și nici măcar la stele, ci începe cu acțiunile zeilor și formarea insulelor japoneze. Această creare a avut lor, după tradiție, cu doar câteva sute de mii de ani în urmă. Prin urmare, legendele japoneze se ocupă exclusiv de insulele japoneze, de crearea lor de către zei și de faptele primilor muritori, Isonagi și Isonami, bărbat și femeie.

Este interesant că legendele japoneze se apropie mult mai mult de adevărul geologic decât legendele altor culturi despre crearea Pământului, stelclor și universului. Probele geologice arată că insulele japoneze s-au format relativ recent la scară geologică, în timpuri

preistorice, într-o serie de convulsii în Pacificul de Vest, în apropierea celor mai mari adâncimi ale oceanului planetar, care acoperă peste 71 la sută din suprafața Pământului.

În zona Japoniei s-au observat insule apărând și dispărând, vulcani de suprafață și submarini deosebit de activi, mai ales în Cercul de Foc – zona vulcanică ce înconjoară Pacificul –, în care se iscă vârtejuri mari și valuri uriașe care duc la fund și bărci de pescuit, și uriașe petroliere și mineraliere. De asemenea, în această zonă cutremurele au atins incredibila frecvență de 21.000 pe lună, în iunie și iulie 1989.

Este posibil ca japonezii să fi venit în insulele lor într-o eră relativ recentă, după cum indică tradiția liniei imperiale care începe cu Jimmu Tenno, în 660 î.e.n. Conform unei teorii, coloniștii inițiali japonezi au venit în Japonia din alte insule ale Pacificului, insule care acum se găsesc sub suprafața oceanului, într-o epocă de mari rectificări cataclismice ale contururilor mării și uscatului. Examinarea fundului Pacificului indică faptul că, la fel ca alte părți ale lumii, mari părți contigue ale platformei oceanice au fost odată uscat și că alte părți ale fundului mării s-au ridicat. Aceasta ar putea explica legendele insistente despre mari mase de uscat scufundate în Pacific, legende conform cărora unele din lanțurile de insule din Pacific nu ar fi decât vârfurile cele mai înalte ale unor munți scufundați în mare.

Aceste amintiri antice, innăscute, despre mare, sunt întărite și de poziția Japoniei în ocean, practic aflată pe buza marilor abisuri care încep de la Ogasawara spre sud. Deși considerate în vechime a fi fără fund, acestea nu i-au împiedicat pe japonezi să folosească oceanul și nu i-au descurajat pe pescari și pe marinari să iasă în larg.

Poveștile japoneze din timpurile medievale vorbesc despre pericolele mării, cu legende despre flote dispărute, dragoni uriași și alți monștri ale căror mișcări cauzează vârtejuri și valuri imense și distrugătoare cutremure care înghit insule și vase. Dar în același timp se vorbește și de intervenții benefice din partea zeilor, care au ridicat vânturile și marea împotriva inamicilor invadatori.

Acest lucru s-a întâmplat de două ori în secolul al XIII-lea, când *kami-kaze* (vântul divin) a împrăștiat și a scufundat corăbiile armatelor mongole invadatoare venite dinspre China și Coreea și i-a încurajat pe japonezi să-i învingă și să-i masacreze pe cei care apucaseră să debarce.

În 1274, Kubilai Han, împărat al Chinei și nepot al lui Gingis Han, cuceritorul mongol care a cutremurat lumea întreagă, a trimis o armată compusă, printre alte unități, din disciplinatele hoarde călare care cucerisră cea mai mare parte din Asia, Rusia și Europa până în Ungaria. Această armată uriașă, sigură pe numărul de luptători, pe antrenamentul superior, pe artileria medievală și pe reputația care inspira teroare, a debarcat în golful Hakozaki. În bătălia care a urmat, japonezii s-au ținut tare pe coasta de est a insulei Kyushu, în timp ce mongolii s-au regrupat. Dintr-o dată, s-a iscat un taifun îngrozitor, care a scufundat sute dintre corăbiile invadatorilor și le-a împins pe celelalte înapoi spre coastele coreene.

Șase ani mai târziu, mongolii au încercat din nou, cu o armată chiar mai mare și cu mai multe vase. Cu această ocazie au fost în măsură să debarce o mare forță, iar bătălia a durat aproape două luni, japonezii reușind să-i țină pe invadatori în estul insulei Kyushu. Dar *kami-kaze* a lovit din nou din senin, distrugând și scufundând corăbiile celor două flote mongole și înecându-le echipajele. Mongolii care au reușit să scape de la înec nu au mai ajuns vreodată înapoi în China, iar Kubilai Han, firește, n-a mai făcut o a treia tentativă de cucerire a Japoniei.

Înainte de ajutorul venit din partea „vântului divin”, forțele japoneze primiseră ajutor miraculos din mare, în secolul al III-lea. Împărăteasa Jingu, văduva unui împărat, fusese ajutată de locuitorii adâncurilor. În timp ce Jingu și flota ei erau în drum spre Coreea, pe care voiau s-o cucerească, în nordul Mării Chinei s-a iscat o furtună puternică, punând flota în mare pericol. Dar apariția subită a unor bancuri de pești uriași care s-au strâns în jurul corăbiilor și le-au

ținut pe linia de plutire a permis japonezilor să-și continue planurile de cucerire.

Chiar mai izbitoare este legenda „crabilor Heike” – *Heike gani*. Conform cronicilor istorice, în epoca medievală a avut loc o bătălie navală între puternicele clanuri Heike și Minamoto, bătălie pierdută de Heike. Războinicii Heike morți, în timp ce se scufundau spre fundul mării, au luat formă de crabi, iar descendenții acelor crabi încă au, pe crustă, semne care seamănă cu fețele, coifurile și echipamentul combatanților înecați.

Bătălia nu este o legendă, ea chiar a avut loc, iar pe spatele crabilor chiar se poate observa o extraordinară asemănare cu fețele războinicilor din vechime, așa cum sunt ele pictate pe stampele japoneze medievale. Majoritatea animalelor prezintă nu numai ceea ce ar putea fi considerat fața unui combatant de pe vremuri, dar crabii mai mari, numiți *taishogani* („crabi colonei”) se presupune că ar avea desenați ofițerii Heike. Acești crabi ofițeri poartă pe spate nu numai o figură, ci și căști cu coarne, uneori ceva ce seamănă cu o insignă cu dragon sau alte trăsături comune vizoarelor și coifurilor purtate în epoca medievală de ofițerii din armatele feudalilor japonezi.

Ca și legenda despre *kami-kaze*, care nu poate fi clasificată printre legendele propriu-zise, din cauză că evenimentele decisive au avut loc cu adevărat, și crabii Heike posedă un element de incredibilă coincidență, până la punctul în care oricine cumpără un asemenea crab poate contempla, înainte de a-l mânca, t. Îsăturile furioase, feroce și hotărâte ale unui samurai de mult dispărut.

Totuși, cele mai persistente mituri legate de mările Extremului Orient, atât în Japonia, cât și în China, se referă la misterioasele creaturi cunoscute sub numele de dragoni.

Dragonii orientali nu trebuie confundați cu cei din Occident. Aceștia din urmă sunt în general asociați cu răul și distrugerea, sau cu apărarea feroce a vreunei comori, în timp ce dragonul oriental este prezentat în general ca o ființă binevoitoare, chiar dacă întrucâtva capricioasă.

Conform mitologici chinezești, dragonul, sau *lung*, controlează furtunile și este adesea asociat cu spiritele apelor. Furtunile apar atunci când dragonii sunt mânioși. După un autor chinez din secolul al III-lea î.e.n., dragonii sunt rareori văzuți de oameni, dar acțiunile lor se pot vedea, ca atunci când se ridică pe cer, însoțiți de vânt și ploaie. Alți autori asociază dragonii cu vârtejurile care cară obiecte grele la cer. Pe mare, ploile torențiale ciclonice erau interpretate ca dragoni care se ridică spre cer, bătând tare din aripi. Și vulcanii au fost legați de dragoni – ei fiind găurile prin care aceștia își încep zborul.

Cei mai puternici dintre dragoni acționează ca regi ai celor patru mări localizate la cele patru puncte cardinale ale busolei chinezești. Regele Mării de Vest (oceanul Pacific) era Li-lung, care trăia într-un mare palat de sub ape, plin cu bogățiile adunate din încărcăturile joncilor scufundate.

Exista pe vremea aceea o legendă despre un palat subacvatic al dragonului, la cinci sau șase zile de navigat de orașul Suzhou, cu ape mereu turbulente, cu sunete stranii, cu o lumină roșie ferică, la fel de strălucitoare cu soarele, care noaptea atârna deasupra locului. Poate că marinarii chinezi încercau să descrie un vulcan submarin în erupție în largul coastelor japoneze. Lumina roșie care se ridica deasupra mării ar putea fi asociată cu fenomenul pe care acum îl numim OZN.

O remarcă interesantă ne-o oferă cele douăsprezece animale ale zodiacului chinezesc, calendar ce datează din anii 2600 î.e.n. Anii chinezești sunt Șobolanul, Boul, Tigru, Iepurele, Dragonul, Șarpele, Calul, Oaia, Maimuța, Cocoșul, Câinele și Porcul. Dintre toate aceste animale, dragonul este singura creatură care nu poate fi întâlnită în carne și oase – cel puțin nu în zilele noastre. Dr. N.B. Dennys, expert de marcă în mitologia chinezescă, și-a exprimat părerea că există „foarte puține dubii” că pe vremuri China a găzduit dragoni adevărați.

Oasele și dinții de dragon erau considerate remedii puternice în farmacopeea chinezescă, capabile să vindece boli cum ar fi dizenteria, calculii biliari, febra și convulsiile infantile, infecțiile interne

și ulcerele, paralizia picioarelor, bolile femeilor însărcinate, febrele persistente și abcesele. Suflarea acestor oase făcute pudră în nas sau urechi oprea hemoragiile și vindeca și abcesele ombilicale ale nou-născuților.

Prepararea acestor oase – care ar putea fi fosile ale marilor șopârle și mamifere ale epocilor preistorice – cerea multă muncă. Oasele se fierbeau în anumite ierburi, sau se țineau în foc până deveneau roșii, apoi se măcinau până la starea de pudră. Nu aveau voie să intre în contact cu fierul sau cu peștele. În orice caz, materiile prime pentru asemenea medicamente încă se oferă la farmaciile din Hong Kong și Beijing. De fapt, în aceste farmacii poți găsi și paleontologi occidentali, care caută fosile. Astfel a fost „descoperit” și celebrul Om de la Peking.

În mod sigur, credința chinezilor în dragoni s-a păstrat și în secolul XX, după cum ne spune o carte din 1932, *Dicționar al mitologiei chinezești*, de E.T.C. Warner. În mai 1931, în plină provincie comunistă Kiangsi, a fost văzut pe râul Kan un dragon, căruia i s-au atribuit marile inundații care au urmat în zonă. Warner relatează:

După cum scrie în Cartea de Istorie, cu două mii de ani în urmă oamenii obișnuiau să ofere în fiecare an cele mai frumoase fecioare lui Ho Po, Zeul Râului, în calitate de concubine. Chiar și acum se consideră că un sacrificiu potrivit ar trebui adus ca ofrandă dragonului. Se spune că dacă mânia acestuia va fi potolită, inundațiile vor înceta. Pe de altă parte, dacă nu se face nimic pentru mulțumirea acestei creaturi, ea ar putea face ca oamenii din Kiangsi să sufere și mai mult, pe lângă inundații și războaiele comuniste.

Nu există, totuși, nici o dovadă că dragonul ar fi primit un sacrificiu uman ca rezultat al acestei sugestii.

În Japonia, dragonul este numit *Tatsu* sau *Ryu* și este privit ca un zeu al mării, dar și ca un zeu al râului – un zeu al râului căruia, după cum indică unele surse, i se aduceau ocazional sacrificii umane.

O stranie asociere se face între acești dragoni și misterioasele lumini de pe cer, care adesea se mișcă dinspre păduri spre mare. Mai există o poveste despre o lumină care se înalță din mare și apoi zboară spre unul dintre munți, unde stă suspendată deasupra unui pin de lângă un templu budist. Această lumină este numită Lanterna Dragonului și este considerată un cadou oferit de dragonii mării zeităților altarului.

În a sa *Carte a ceaiului*, Okakoro-Kazuko prezintă astfel dragonul:

Dragonul este spiritul schimbării... Strâns ghem în adâncimile de nepătruns ale mării... El se desfășoară în norii de furtună, își spală coama în volburile vârtejurilor. Ghearele lui sunt tridentul trăsnetului... Vocea lui se aude în uragane... Dragonul se arată doar ca să poată apoi dispărea.

Descrierea este remarcabil de similară cu una tipărită în 1901 în revista japoneză de științe naturale *Shizen Shimibun*, care vorbea despre o gigantică creatură a mării. Această creatură este văzută doar în nopțile cu furtună și la lumina fulgerelor.

Vaporul cu aburi *Chillagoe*, comandat de căpitanul W. Firth, a observat o asemenea creatură în 1902. A fost descrisă ca având o lungime de doisprezece metri, cu aripioare înotătoare foarte mari și având un cap de focă de proporții gigantice. Înainte ca monstrul să se scufunde, vaporul a fost în măsură să se apropie foarte mult.

Observații similare au avut loc în Oceanul Indian, unde un pasager de pe vaporul *Java* a văzut capul unui șarpe de mare ridicându-se deasupra apei cu aproximativ doi metri în 1906, iar o observație de pe vaporul *Zondel* a descris în anul următor o creatură similară.

Monștri marini au fost observați și la sud de Japonia de vasul *Nestor*, care se îndrepta spre Shanghai, ca și de vasul *Georgia*, în apropiere de Rangoon în 1977.

De cealaltă parte a Pacificului, în 1970, vasul mixt, de mărfuri și pasageri *President Grant*, în drum spre Los Angeles, s-a lovit de o misterioasă problemă: stranii vibrații în etravă și o dâră cu totul diferită

de cea normală lăsată de vas. Examinarea etravei a arătat că nava de 14.000 de tone înțepase cu etrava un monstru marin gigantic. Rămășițele nu au fost niciodată identificate, fiind descrise ca aparținând unui animal marin de o specie incertă.

Iar în Atlantic, în 1947, vasul de pasageri *Santa Clara*, al Liniilor Grace, a transmis prin radio un raport similar – lovise o creatură de cincisprezece metri. Cei trei martori ai incidentului erau șeful echipajului, William Humphreys, ofițerul trei, John Axelson și ofițerul navigator, Jonh Rigney. Interogat, Axelson a spus că de sub apă a apărut brusc capul creaturii: „Am remarcat că apa era roșie... Am crezut toți că din cauza culorii apei mării monstrul a fost lovit de chila vasului nostru. Presupunerea mi se pare și acum valabilă, pentru că animalul s-a răsucit și s-a mișcat într-un fel de parcă ar fi fost grav rănit.”

În aceste cazuri mai recente, vedem o revenire modernă a poveștilor antice și medievale, în care micile bărci de pescuit erau adesea atacate și distruse de monștrii marini. În zilele noastre, vasele cu motor sunt cele care lovesc monștrii care în trecut le-ar fi distrus. Dar chiar și în timpurile moderne numărul de dispariții de vase cu echipament modern de comunicații din zona Triunghiului Dragonului resuscită anumite amintiri colective, legende străvechi și povești locale despre monștrii mării, din care unii seamănă cu dragonii.

Oricât de straniu ar putea să pară aceste concepte alături de cele ale geologiei și paleontologiei moderne, ca să nu mai spunem de asigurările date de știință că monștri marini și șerpi de mare n-au mai existat din epoca jurasică, uneori bărcile japoneze de pescuit întâlnesc pe mare creaturi care seamănă cu fabuloșii monștri.

Un asemenea incident a avut loc în partea de sud a Triunghiului Dragonului, în 1977, când căpitanul unui vas de pescuit, numit în mod adecvat *Dragonul de mare*, a capturat un monstru marin și, după ce l-a fotografiat, a încercat să-l țină la bord, cu intenția de a-l duce în Japonia pentru studiu. Dar specimenul de două tone a început să se

descompună și a trebuit să fie aruncat peste bord, fără a se încerca măcar să i se păstreze scheletul, care fără îndoială ar fi valorat mai mult decât toată prada de pește a vasului. Pentru că, după examinarea fotografiilor, cadavrul aruncat peste bord pare să fi aparținut unui pleziosaur, o creatură considerată dispărută de șaizeci de milioane de ani.

Nu am fi avut de-a face cu singura fosilă vie cunoscută de știință, chiar dacă „dragonul” sau pleziosaurul ar fi fost dus la țarm. Cu doar cincizeci de ani în urmă, lumea științei fusese confruntată cu primele indicii că creaturi presupus dispărute de multă vreme trăiesc încă în apele adânci ale oceanelor.

Pe 22 decembrie 1938, pescarii au prins în plase un pește mare, cu aspect ciudat, în apele din largul Africii de Sud. Era de un albastru închis, lung de circa un metru și jumătate, cu solzi grei și ochi mari, bulbucați, de un albastru închis. Această stranie pradă a mai trăit o vreme pe puntea traulerului, pleznind cu dușmănie pe oricine se apropia.

Creatura a murit înainte de ajungerea traulerului în port, iar corpul intrat deja în putrefacție a fost dus la muzeul local din New London, Africa de Sud. Curatorul, Marjory Courtenay-Latimer, a trimis o schiță a creaturii doctorului J.L.B. Smith, profesor de ihtiologie la Universitatea Rhodes. Scrisoarea a fost întârziată din cauza Crăciunului. Curatorul, neprimind răspuns, a dat specimenul la jupuit și împăiat. Singura parte salvată din rămășițele deja putrezite a fost craniul.

Smith a recunoscut imediat creatura: era un coelacanth, un pește cu aripioare lobate care aduceau a picioare. Specia era foarte bine cunoscută paleontologilor – se presupunea că se stinsese la sfârșitul epocii cretacee, cu șaizeci de milioane de ani în urmă.

Smith a numit creatura *chalumnae Latimeria* și a anunțat lumea că avea un coelacanth viu. Anunțul a generat un interes popular furtunos, ca și o serioasă dispută științifică. Până în acel moment, toate speciile de coelacanth erau mici. Cele mai multe măsurau

mai puțin de cincisprezece centimetri, iar cel mai mare avea cincizeci de centimetri. După cum a reieșit mai târziu, respectivele specimene erau ale unei subspecii de mlaștină. Abia după al doilea război mondial au fost descoperite în Germania rămășițele fosile ale unui coelacanth de un metru și jumătate.

Doctorul Smith a oferit o recompensă pentru un alt specimen, recompensă care nu a fost revendicată decât după al doilea război mondial. În 1952, un pescar din insulele Comore, din largul Mozambicului, a prins un pește straniu și l-a arătat unui profesor local, care și-a amintit de recompensă – venitul pe trei ani al unui insular. S-a trimis vorbă lui Smith, chiar înainte de sărbătorile de iarnă. De atunci, s-au mai prins și alte exemplare, între care și o femelă cu icre. Exemplare vii de coelacanth au fost chiar fotografiate sub apă.

Peștele nu este deloc necunoscut în lumea pescarilor din Oceanul Indian. Acolo, coelacanth-ul este cunoscut sub numele de *kombessa* – un pește comestibil, dar nu foarte căutat.

Chiar mai interesantă este o poveste întâmplată la Tampa, Florida, unde, în 1949, o femeie avea un mic magazin de suveniruri, mai ales din piei de pește cumpărate de la pescarii locali. Unul dintre acești pescari i-a vândut o găleată plină de solzi, cam de mărimea unei monede de argint de un dolar, solzi care păreau să fie de tarpon*. Dar patroana și-a dat seama că nu erau solzi de tarpon. Intrigată, a trimis unul la Muzeul Național din Washington, unde specimenul a fost dat doctorului Isaac Ginsburg, de la Departamentul de Piscicultură.

Dr. Ginsburg nu mai văzuse în viața lui un asemenea solz – din câte știa el, nu exista nici un pește în America cu asemenea solzi. Părea să fie solzul unui pește străvechi, poate un coelacanth. A scris imediat la Tampa și a cerut detalii, dar nu a primit nici un răspuns. Poate că ceilalți solzi au fost vânduți și acum se depune praful peste suvenirurile făcute din ei. Dar acest solz unic pare să arate că un

*)Pește mare, cu solzi argintii mari, care trăiește în apele calde ale Atlanticului de Vest. (*Megalops atlanticus*) (n.t.).

pește străvechi, poate coelacanth-ul, trăiește în apele din largul Floridei, probabil în zona cunoscută sub numele de Triunghiul Bermudelor.

Poate că pleziozaurul și coelacanth-ul, ca și alte fosile vii, au fost protejate de o ipotetică extincție în masă în cretacic, provocată de radiațiile cosmice, trăind sau adaptându-se la condițiile adâncurilor oceanice. Reptila preistorică sau animalul capturat de *Dragonul de mare* este o manifestare a surprizelor la care trebuie să ne așteptăm în Triunghiul Dragonului.

Pleziozaurii au fost plasați în triunghiurile misterelor și de către surse științifice. În 1969, vasul de cercetări la mare adâncime *Alvin* urmărea cablurile telefonice din regiunea Tongue of the Ocean, de lângă Bahamas, o zonă în interiorul Triunghiului Bermudelor. De la panoul de comandă, căpitanul McCamis și-a ridicat ochii pe hubloul și a văzut o siluetă care semăna remarcabil cu dispărutul pleziozaur.

Cu secole înainte ca știința să cunoască conformațiile animalelor preistorice, marinarii descriau monștri marini care semănau cu pleziozaurul. În catacombele Romei, un sarcofag sculptat etalează o imagine cu Iona înghițit, dar nu de o balenă, ci de o creatură uimitor de asemănătoare cu pleziozaurul. Creatura are un gât lung și subțire, un cap relativ mic, un corp greu, o coadă groasă, dar care se subțiază spre vârf și patru aripioare înotoătoare puternice. Din cercetările paleontologice reiese că pleziozaurul avea cam cincisprezece metri lungime.

Ivan Sanderson a raportat un caz din 1969, petrecut în Pacificul de Nord, lângă Alaska, unde un vas pescuitor de creveți a prins pe sonar un ecou în formă clară de pleziozaur. Locul este semnificativ, pentru că între Alaska și Oregon au avut loc cincizeci și trei de observații de monștri marini între 1812 și momentul actual.

Această determinare prin sonar a avut loc pe vremea când vasul căuta creveți în largul insulei Raspberry lângă Kodiak, în strâmtoarea Shelikof. Dar specimenul detectat pare să fi avut o lungime de

cincizeci de metri – un „dragon” destul de mare ca să bage frica chiar și în inimile căpitanilor din timpul nostru.

Pleziozaurul este oferit drept soluție și pentru o altă enigmă a științelor naturale: monstrul din Loch Ness.

Pe lângă creaturile văzute în Loch Ness și Loch Alst, ca și în alte „lochuri” cu cailor de apă, mai există și în Irlanda câteva lacuri celebre prin faptul că sunt bânuite de creaturi mari, iar tradiții asemănătoare există și pentru lacuri din Suedia, Norvegia și Islanda. America are observații foarte bine documentate ale unor creaturi mari în California, Minnesota, Montana, Nevada, Oregon, Utah, Wisconsin, Alaska și în lacul Champlain, aflat între New York și Vermont. Și Canada are lacuri cu creaturi în Columbia Britanică, Manitoba, Quebec și Ontario, unele chiar lângă orașe mari, cum ar fi Toronto.

Există teoreticieni care au propus existența unei „zone a lacurilor cu monștri” în jurul latitudinii nordice de 60-de grade. Rapoarte recente din Rusia și China sugerează că acești teoreticieni au dreptate într-o oarecare măsură, asemenea lacuri cu monștri existând și în aceste țări.

Deși nimeni nu mai crede astăzi în dragoni decât, eventual, în plan emoțional sau artistic, forma unui dragon cu adevărat mare poate fi deslușită pe o hartă familiară tuturor. Este vorba de Japonia, ale cărei șapte insule principale, foarte apropiate între ele, formează un dragon ușor de recunoscut. Coarneau, capul și gura sunt formate de insula nordică Hokkaido. Gâtul se întinde spre sud și întâlnește corpul la Hakodate. Corpul și forma unor gheare sunt insula Honshu, la vest de Kyushu, iar coada se întinde spre sud până la Okinawa.

În vremurile trecute, cutremurele erau adesea atribuite unui dragon uriaș care trăia în cavernele de sub mare și care își schimba foarte des poziția în somn. Dacă ținem cont de cutremurele înregistrate în Japonia, care, într-o perioadă mai scurtă de o lună au ajuns la uluitorul număr de 21.000, putem trage concluzia că, deși îi îngrozesc pe vizitatorii străini, multe din aceste cutremurări ale scoarței abia dacă

sunt luate în seamă de un popor aproape devenit imun la ele după secole de mișcări ale pământului. Aceste cutremure sunt acum înțelese, dar nici acum nu pot fi stăpânite, cum nu era controlabil nici legendarul dragon adormit care le stârnea mișcându-se în peștera lui de sub insulele Japoniei.



Vasele-fantomă ale Triunghiului Dragonului

Legende secolelor trecute legate de Triunghiul Dragonului au continuat până în zilele noastre. Uneori, ele sugerează explicații pentru lucruri care par a ține de paranormal, și care, uneori, în ciuda mărturiilor coroborate, rămân la fel de misterioase ca legendele din vechime.

Un incident care amintește de *Olandezul Zburător* s-a întâmplat la nord de lanțul de insule Ogasawara, în ianuarie 1989, când o balenieră a întâlnit și aproape s-a ciocnit cu un vas cu două catarge care naviga la întâmplare și care i s-a ivit brusc în față. La cârmă, acel vas părea să aibă totuși pe cineva, dar când căpitanul Morio Sakagami și alți câțiva au urcat la bord au făcut o descoperire oribilă. Au descoperit pe post de cârmaci un cadavru parțial descompus, pe jumătate în picioare și legat lejer de cârmă. Acesta părea să fie mort de câteva săptămâni. Nu s-au găsit alți membri ai echipajului, deși vasul ar fi trebuit să aibă un echipaj de patru sau cinci oameni.

Omul murise probabil din cauza unei răni pricinuite de un cuțit marinăresc, care încă stătea înfipț între coaste. Teaca cuțitului se găsea pe punte. Pe ea era scris un singur cuvânt, cu sânge: „adâncimi”. Pe cuțitul propriu-zis era scrijelit un nume – Bully Bates – dar nu era nimic care să indice dacă era al victimei sau al asasinului. Căpitanul

Sakagami a predat cazul poliției japoneze, care, din lipsă de martori, suspecți și motive, nu a reușit să ajungă la nici o concluzie.

Povestea *Olandezului Zburător* a devenit atât de faimoasă printre legendele mării, încât toate vasele-fantomă cu pânze – care se deplasează chiar și când nu este vânt – au legătură cu ea. Deși inițial a fost o apariție asociată cu Capul Bunei Speranțe și cu drumul spre Indii, mulți au spus că au văzut această corabie-fantomă în diferite alte locuri. Mulți cred legenda. *Olandezul Zburător* este o corabie din secolul al XVII-lea, al cărei căpitan l-a blestemat pe Dumnezeu în timpul eforturilor de a ocoli Capul Horn, în 1680. Sigur este că nu a ajuns la destinația care era Batavia. Dar alte corăbii au raportat observarea unei corăbii-fantomă în zonă. De obicei, la vederea unei asemenea corăbii-fantomă, un marinar al vasului care a făcut observația moare curând după aceea, căzând de pe catarg pe punte sau în marc.

Olandezul Zburător a fost întâlnit de o navă de război britanică în noaptea de 11 iunie 1881. Un ofițer inferior, elev, aflat de veghe la bordul navei HMS *Inconstant*, care naviga în sud-estul Japoniei, a scris următoarele în jurnalul vasului, descriind un incident la care au mai fost martori cel puțin zece membri ai echipajului:

La 4:00 a.m., la provă a apărut „Olandezul Zburător”. Emitea o stranie lumină fosforescentă, toată corabia-fantomă era sclipitoare, lumină în mijlocul căreia catargele, grinzile și pânzele, aflate la două sute de yarzi, ieșeau puternic în relief, în vreme ce corabia a trecut pe lângă babord, unde ofițerul de cart de pe punte a văzut-o și el, ca și subofițerul de pe puntea centrală, care a fost trimis pe loc în postul de pe catarg, dar ajungând acolo nu mai era nici o rămășiță, nici un semn că o corabie materială ar fi fost vizibilă nici în apropiere nici până departe la orizont, noaptea fiind senină, iar marea calmă.

Raportul mai degrabă nonșalant al ofițerului, deși era vorba de o corabie-fantomă, ca și identificarea acesteia cu *Olandezul Zburător*,

par să nu fi fost puse în discuție de către căpitanul navei britanice, posibil și pentru că elevul în chestiune era un prinț din familia regală și mai târziu a devenit regele George al V-lea al Angliei.

Viziunile împărtășite de mulți oameni ai mării pe oceanele lumii, care vorbesc despre apariții, pe timp de zi sau de noapte, ale unor vase cu pânze deplasându-se în plină viteză, ar putea, evident, să fie induse de credința colectivă în legendele trecutului. O dată ce legenda, mai ales una atât de vie ca cea a *Olandezului Zburător*, se stabilește în conștiința oamenilor mării, unul sau altul vor fi relativ ușor convinși că au văzut forma legendarei corăbii. Mai ales dacă, după o asemenea întâlnire, un marinar moare într-un accident sau dispare dintr-un motiv oarecare, cum ar fi căderea în mare.

O fantomă singură, pe care mulți oameni ai mării au declarat că au văzut-o în Pacificul de Vest, este „Ofițerul fără bărbie”, ofițer de rang doi, care apare pe puntea navelor comerciale în timpul cartului de noapte și cere informații despre prognoza radio a vremii. La început, marinarii cred că este ofițerul de serviciu al cartului. Cea mai mare parte a părții de jos a feței o are acoperită de un batic. Uneori, acesta cade, iar el pleacă sau dispare, fără alte cuvinte, lăsând cârmaciul într-o stare de șoc, după ce și-a dat seama că nu este vorba de un ofițer doi de la bordul navei, ci o persoană sau o arătare căreia îi lipsea partea de jos a feței. De obicei, incidentul este însoțit de un dezastru pentru personalul vasului sau pentru vasul însuși.

Fantomaticul „Ofițer fără bărbie” trebuie să fi existat în timpurile recente. Folclorul marinăresc susține că maxilarul lipsă i-a fost smuls de un cârlig care se desprinsese din legătura lui. Ar fi murit din cauza șocului și a lipsei unui tratament medical adecvat. De atunci, el a devenit un fenomen frecvent raportat printre marinarii de pe vasele comerciale.

O fantomă raportată mai înainte pe căile maritime ale Pacificului a fost faimosul „Buze de cucoană”, despre care se spunea că fusese căpitanul lui *Ville de Paris*, navă de război franceză, prin anul 1782.

Pentru a scăpa de corăbiile englezești care îl urmăreau, căpitanul ar fi ocolit America de Sud, ajungând în Pacific, și ar fi fost împins mai departe spre vest de vânturi. Când proviziile s-au terminat, oamenii au încercat să pescuiască cu un cârlig legat de sfoară de lână; un rechin, tras din apă, l-ar fi lovit pe „Buze de cucoană” cu cârligul, smulgându-i maxilarul. În timp ce stătea întins pe punte și sângera, acesta și-ar fi tăiat venele, pentru a-și curma suferința, oferindu-și sângele oamenilor lui, care în cele din urmă ar fi ajuns într-o insulă din Pacific, după ce l-ar fi terminat pe căpitan. „Buze de cucoană” ar fi fost văzut de echipaje ale vaselor comerciale și de război. Cu totul, mai mult de cinci sute de persoane au spus că l-au văzut stând în picioare deasupra mării, sau printre catarge – cum spune Vincent Gaddis, „în locuri în care unui om i-ar fi imposibil să stea”.

Vasele-fantomă – vase reale dispărute sau doar niște năluci – sunt celebre prin faptul că încă plutesc și uneori fac alte vase să le împărtaşească soarta și să se scufunde. Acest tip de legendă, oricât de fantastic ar fi, poate fi un adevăr, dacă ne gândim la ipoteza ce urmează.

Un număr de nave ar fi dispărut în Triunghiul Dragonului scufundate de către OSN-uri (Obiecte Submarine Neidentificate). S-a remarcat faptul că în oceanele Pacific și Atlantic o serie de vase s-au scufundat prin ciocnirea cu carențele altor vase, care fuseseră deja scufundate. Dintr-un motiv oarecare, aceste epave nu rămân la fundul mării și plutesc relativ aproape de suprafață. Ele sunt purtate de curenții dominanți și împinse și mai departe de furtunile de suprafață și de mișcările seismice submarine. După cum am menționat mai înainte, aceste epave plutitoare sunt considerate un pericol foarte mare pentru navigație și autoritățile maritime fac eforturi intense de cartare a lor, pentru ca garda de coastă să le poată distruge.

Este posibil ca teoria epavelor plutitoare să fie o bază de plecare și pentru dispariția unor submarine, ale căror hărți poate că aveau pozițiile epavelor cunoscute, dar nu și pe ale celor plutitoare.

Unele vase dispar și reapar, se pierd apoi din nou, un fenomen întâlnit în mod repetat în toate oceanele. Există multe istorii despre nave care descoperă epave, trimit un echipaj de salvare (pentru recompensă) și apoi pierd și epava și echipajul trimis. Unele vasc-fantomă mai plutesc în derivă după ce au fost abandonate de echipaj. Un exemplu celebru este cel al vaporului francez *Frigorifique*, care a fost lovit pe timp de ceață de nava transportoare de cărbuni *Rumney* și abandonat de echipaj când a început să ia apă. Pe când echipajul și pasagerii se bucurau de reușita scăpării la bordul vasului englez, *Frigorifique* a ieșit din ceață și ciocnirea abia a putut fi evitată. *Frigorifique* a mai apărut o dată, de data asta lovind violent vasul englezesc. Supraviețuitorii de pe vasul francez și echipajul englez au fost nevoiți să coboare bărcile de salvare încă o dată.

Uneori, vase despre care se știe că s-au scufundat plutesc din nou la suprafață din cauza unor punji de aer sau a pierderii încărcăturii grele. Un incident straniu a avut loc cu vasul *Dahama*, care s-a scufundat cu o încărcătură importantă de zahăr. Când zahărul s-a dizolvat în apă, *Dahama* s-a întors la suprafață.

În unele cazuri, nu există nici o explicație plauzibilă pentru o dispariție sau alta. În 1967, stația de radio a Marinei din Tokyo a primit un mesaj de la *Cleveland*, petrolier de 10.265 de tone, aparținând Companiei de Transporturi Cleveland, din New York. Mesajul spunea că în sala motoarelor a izbucnit un incendiu, cu care echipajul se lupta. Un mesaj ulterior spunea că vasul ia apă și că echipajul îl abandonează.

Pe loc s-a inițiat o cercetare și s-a descoperit o pată de petrol în largul portului Sasebo, în poziția aproximativă a lui *Cleveland*. Nu s-a mai găsit nici un alt indiciu și a fost chemată Agenția Japoneză de Siguranță a Navigației, pentru a anunța Compania Cleveland despre pierderea suferită.

Spre surpriza reprezentanților Agenției, Compania de Transporturi Cleveland a negat că ar fi pierdut ceva, răspunzând că *Cleveland* se

află la Bombay, la o distanță considerabilă de Japonia. Dar când s-a verificat locul de ancorare de la Bombay, s-a descoperit că vasul nu mai era acolo.

Cum a putut nava să trimită un SOS din apropiere de Sasebo? Dacă este să ne luăm după data dispariției din Bombay, ar fi fost imposibil să ajungă lângă Sasebo și să lanseze un SOS. Asta dacă nu cumva ar fi fost în stare să navigheze cu 120 de noduri, în termenii noștri aproape 225 de kilometri pe oră. Viteza maximă a unui petrolier este mai mică de o șesime din această incredibilă viteză. Nu s-au clarificat niciodată misterul dispariției fără urmă a navci, și nici acela al vitezei atât de mari (ori poate a fost teleportat?) cu care a navigat până în apropiere de Japonia.

Un alt „mister învăluit în mister” s-a petrecut cu *La Carlota*, sub pavilion filipinez, care purtase anterior numele de *Salvador II* și fusese redenumită în 1977. În 1987, în timp ce vasul naviga în Triunghiul Dragonului, la bord a izbucnit un incendiu spontan. În zona în care a apărut inițial focul, cea a lanțurilor de ancoră, nu exista nici un fel de material combustibil. În ciuda eforturilor echipajului, focul nu s-a stins. În timp ce ei se luptau cu focul într-o secțiune a vasului, un altul izbucnea în altă parte. Marinarii nu au putut stinge focurile, dar acestea s-au stins singure, brusc.

Carlota, distrusă de foc, se poate încă vedea la ancoră în Manila, dar nu poate fi nici vândută, nici dezasamblată până ce autoritățile nu vor afla ce s-a întâmplat cu adevărat în acest straniu caz de foc autoaprins.

Un mister care rivalizează cu cel al lui *Marie Celeste* se poate găsi tot în Pacific. Este straniu caz al vasului *Joyita*. Construit în 1931 ca yacht de lux, acest vas de șaptezeci de tone, lung de douăzeci de metri, a devenit prototipul vasului ghinionist. Proprietarul inițial a fost un regizor de la Hollywood, dar legătura cu lumea filmului s-a terminat după ce la bordul lui a murit în condiții misterioase vedeta Thelma Todd. *Joyita* a fost rechiziționată ca vas de patrulare de coastă

pe timpul celui de-al doilea război mondial, dar a eșuat în Hawaii. Mai toată coca inferioară a trebuit să fie replacată. După război, vasul a fost transformat în vas de pescuit, iar interiorul reproiectat pentru a adăposti dulapuri frigorifice. Pentru izolare, s-au folosit 57 de metri cubi de plută.

În 1953, vasul a fost închiriat unui britanic, om al mării, locotenant-comandorul Thomas Henry „Dusty” Miller. Afacerile legate de pescuit ale acestuia nu au fost fructuoase, iar în 1955 Miller se afla în Samoa – și într-o situație financiară dificilă. În acest moment, el l-a întâlnit pe R.D. Pearless, nou numitul polițist de district din insulele Tokelau, aflate la 450 de kilometri spre nord. Pearless ar fi vrut să stabilească o comunicație mai bună cu aceste insule și a încercat să aranjeze o cursă anuală cu *Joyita*. Când planul a eșuat, el a negociat curse închiriate cu vasul printr-o firmă care achiziționa copra (miez uscat de nucă de cocos).

Oferta nu putea pica mai bine. Miller ajunsese să trăiască singur pe vas, nemaifiind în stare să finanțeze expedițiile de pescuit și nici să-și plătească un echipaj, ba nici măcar mâncarea proprie.

La 11:00 dimineața, pe 2 octombrie 1955, *Joyita* se pregătea să plece de la Apia, Samoa. Avea la bord o cantitate importantă de hrană și materiale medicale, de care era o disperată nevoie la Tokelau. La bord se aflau și Pearless și dr. A.D. Parsons de la spitalul din Apia, un farmacist și șapte insulari din Tokelau, care nu putuseră pleca din Samoa. În plus, la bord se aflau șaisprezece marinari, ca și doi reprezentanți ai companiei de copra.

Curând aveau să afle că vasul se ținea foarte prost. Chiar înainte ca *Joyita* să poată părăsi portul, de la un bord a început să iasă fum, iar vasul a intrat în derivă. Unul dintre motoarele vasului se stricase. Miller a asigurat oficialii portului că va fi simplu să-l repare după câteva ore. *Joyita* a plecat abia la miezul nopții și chiar și atunci doar cu un motor, pentru că ambreiajul motorului de la babord era deconectat.

Insularii din Tokelau au început să aștepte cu febrilitate sosirea *Joyitei* în portul Fakaofu, destinația călătoriei. Dar timpul trecea, vasul nu mai apărea, iar ei au început să se îngrijoreze. În cele din urmă, vasul a fost considerat dispărut și s-a inițiat căutarea, pe 6 octombrie. Cea mai mare parte a săptămânii următoare, au fost cercetați peste 200.000 de kilometri pătrați de mare, dar nu s-a găsit nici urmă din vas.

Căutările se terminaseră de aproape o lună, când, pe 10 noiembrie, vasul de aprovizionare *Tivalu* a transmis prin radio în insulele Fiji că a zărit *Joyita*, cam la 725 de kilometri sud-sud-est de Samoa. Vasul era puternic înclinat, iar o parte din punte se afla sub apă. Postul de cârmă fusese distrus, iar în locul lui apăruse un fel de adăpost de pânză. Nici unul din cei douăzeci și cinci de oameni nu se afla la bord și nu s-a găsit nici un jurnal și nici un mesaj.

Imediat, misterul a început să se adâncească. Părea că *Joyita* o luase pe un curs aproape opus celui propus, și s-a descoperit că la Apia se luase destulă hrană la bord pentru un voiaj de 5000 de kilometri. Examinarea vasului a arătat că și al doilea motor se stricase și că se încercase repararea celui de-al doilea. Pe vas nu s-au găsit instrumente necesare navigației, iar bărcuța cu motor de la bord, ca și cele două plute de salvare, de zece și respectiv șaisprezece persoane, lipsseau. S-a început o nouă căutare în zonă, dar nici barca, nici plutele și nici oamenii nu au putut fi găsiți.

Joyita suferise mici stricăciuni din cauza valurilor, dar părea în stare de plutire. Cauza inundației era o țeavă corodată, care trecea pe sub podelele camerei motoarelor. Examinarea suplimentară a arătat și de ce nu s-a recepționat nici un SOS, deși era evident că unul fusese transmis: firul care lega radioul de antenă avea o porțiune lipsă de 45 de centimetri deasupra emițătorului, oferind radioului o bătaie de cel mult trei kilometri.

Cu această ocazie s-a lămurit și de ce vasul nu fusese descoperit de echipele de căutare. Comparativ cu remorcherul *Degei*, construit

din metal, *Joyita*, vas de lemn, nu dădea nici un ecou radar, nici măcar din apropiere.

Investigațiile din port au relevat faptul că, pe lângă echipaj, din vas lipsea și încărcătura. S-a mai descoperit o trusă medicală, cu un stetoscop corodat, un bisturiu, niște ace și ață chirurgicală, împreună cu niște bandaje cu pete de sânge.

În presa locală au apărut tot felul de teorii, de la monștri la pirați. Cursul *Joyitei* s-ar fi intersectat cu cel al unei flote de pescuit japoneze, iar inamicii din recent încheiatul război s-ar fi transformat în „băieții răi”. Poate că polițistul Pearlless a văzut ceva ce nu trebuia văzut.

În cursul anchetei au fost chemați douăzeci și opt de martori. Anchetatorii și-au publicat concluziile pe 22 februarie 1956. Descrierea dezastrului suferit de vas a fost ușoară. Scurgerea de sub motoare a cauzat inundarea întregului vas, mai ales după ce pompele nu au mai funcționat. Din cauza motoarelor inundate, vasul a rămas neajutorat în mijlocul mării. Dar anchetatorii nu au avut ce spune despre pasageri și echipaj. Se părea că bărcuța și plutele fuseseră lansate la apă și că există o probabilitate redusă ca supraviețuitorii să fie pe oricare dintre sutele de insulițe din zonă. Cea mai mare parte a vinei s-a dat pe Miller, care a plecat pe mare cu un vas nesigur, fără un radio funcțional și fără bărci de salvare bine aprovizionate. Poate că singurul motiv din care își asumase riscul era învelișul de plută. Miller chiar îi spusese unui oficial din Apia: „Dacă se întâmplă ceva cu vasul, ar trebui să fii nebun să-l părăsești, pentru că nu se poate scufunda.”

Joyita a fost vândută la licitație, recarenată și a ajuns din nou pe mare în 1956. Dar în 1957 a eșuat la țarm, cu treisprezece pasageri la bord, lucru repetat și în 1959. Cu o reputație de fantomă și de purtătoare de ghinion, a fost părăsită în insula Levuka.

De acolo, *Joyita* a fost cumpărată de autorul Robin Maugham, care a dezvoltat o teorie proprie despre tragedie: pe 3 octombrie dimineața, *Joyita* a întâlnit vreme rea, care a provocat ruperea țevii

corodate din camera motoarelor. Pompele nu au funcționat, iar când motoarele au fost inundate, vasul a devenit nemanevrabil. La 10:25, ora la care s-a oprit ceasul, un val a luat cu el cabina de pilotaj, care era construită dintr-o esență ușoară, a lovit babordul și a inițiat inundarea calci. Acesta este momentul în care vasul a fost abandonat.

Echipamentul medical și bandajele indicau că cineva a avut nevoie de un tratament. Maugham a sugerat că persoana era Miller. Cu nava apărent pe cale să se scufunde și cu singura persoană care știa că nu se poate scufunda aflată în stare de inconștiență, este de înțeles că pasagerii și o parte din echipaj s-au repezit la plute. Poate că o parte din europeni au rămas la bord. Unul dintre marinari, Tanini, îi era devotat lui Miller. Când șeful de echipaj a văzut în depărtare un recif, toată lumea s-a repezit la plute. Totuși, curenții oceanici din zonă i-au dus în direcția opusă, spre nicăieri.

Poate că Miller a rămas pe vas, păzit de Tanini și protejat de adăpostul de pânză care era legat cu noduri marinărești și atașat de rămășițele cabinei. Maugham emite în continuare ipoteza că Miller a murit, iar *Joyita* a plutit în derivă, doar cu Tanini în viață. Când pescarii japonezi au interceptat vasul, insularul, mort de foame și înnebunit, i-a atacat, căzând probabil peste bord în timpul luptei. Descoperind un vas aparent gata să se scufunde, japonezii, veniți inițial în ajutor, nu ca pirați, au decis să ia încărcătura și să lase *Joyita* să se scufunde – ceea ce nu s-a întâmplat.

Maugham recunoaște că teoria lui constă din simple speculații. Dar fără un supraviețuitor care să spună ce s-a întâmplat cu adevărat, *Joyita* nu poate decât să plutească în derivă în mările fanteziei.

Cei ce studiază neobișnuitul pot găsi în Pacific o sursă nesecată de cazuri. Să luăm în considerație ultima călătorie a lui *Melanesian*, vas cu motor de 130 de tone care a plecat de la atolul Sikiana într-o cursă de rutină între insule. La bord se aflau la pornire șaiszeci și patru de persoane. Nici una n-a mai fost văzută vreodată. După ce a fost văzut în apropierea insulei Sikeranc, *Melanesian* pare să fi dispărut.

Ulterior, s-a găsit o scândură de lemn, împreună cu un flotor metalic și cu trupul ofițerului responsabil cu aprovizionarea. Trupul și flotorul fuseseră supuse unor presiuni imense. Comisia de anchetă a dezbătut posibilitatea ca *Melanesian* să fi lovit o mină, dar în cele din urmă s-a ajuns la concluzia că fusese izbit de o forță imensă, nidentificabilă.

Iahtul *Annette* a devenit și el în 1958 un vas al misterelor. Plecat din insula Apia spre Suva, în arhipelagul Fiji, dar a fost descoperit scufundat la reciful Dibble, în apropiere de insula Vanua Levu. Întreaga suprastructură a vasului era neatinsă, dar coca fusese găurită de reciful de coral. Totul părea la bord la locul lui, cu excepția perechii căsătorite care plecase cu vasul. De asemenea, lipsea și bărcuța *Annettei*. Dar aceasta a fost găsită pe un țărm, la aproape 100 de kilometri distanță. Deși motorul de bord lipsea, înăuntru s-au găsit două vâsle și o sticlă cu apă, ceea ce face puțin probabilă posibilitatea ca cei doi să fi căzut în apă după răsturnarea bărcii.

Una dintre cele mai triste povești ale Pacificului este cea a vasului *Wing On*. Acesta a fost găsit în 1940, înțepenit într-un recif din insulele Fiji, cu trei pânze întinse. Vasul părea pustiu, dar când salvatorii au urcat la bord au descoperit în cabina inundată o femeie moartă de foame, care abia își ținea capul afară din apă. Trăgând-o afară, salvatorii au văzut că aceasta încerca să țină la suprafață trupul altei femei. Cercetările care au urmat au dus la descoperirea trupului descompus al unui bărbat.

Grupul constase inițial din două perechi proaspăt căsătorite, care intenționau să navigheze de la San Francisco în insulele Marchize. Dar vasul avea infiltrații, pompele nu funcționau, iar echipamentul de navigație deficient. S-au rătăcit, au rămas fără hrană și aproape au murit de foame în timpul celor peste 3000 de kilometri parcurși dincolo de destinația lor originală.

Misterele Pacificului nu se limitează la vase. Ceva teribil s-a întâmplat și în aer într-o zi, spre sfârșitul verii lui 1939 – incident rămas până astăzi învăluit în secret.

Tot ce se știe este că un avion de transport militar a plecat de la Stațiunea Navală Acriană din San Diego la 3:30 după-amiaza. Trei ore mai târziu, pe când avionul se afla deasupra Oceanului Pacific, a trimis un apel S.O.S. disperat. Apoi semnalul radio a încetat.

Puțin mai târziu, avionul s-a întors în zbor nesigur și a efectuat o aterizare forțată. Echipajele de la sol s-au repezit spre aparat și, când au intrat, au descoperit cu groază doisprezece oameni morți. Singurul supraviețuitor era copilotul, care, deși grav rănit, a rămas în viață destul timp cât să aducă avionul înapoi la bază. Dar peste câteva minute a murit și el.

Toate trupurile aveau niște răni mari, deschise. Mai straniu, pilotul și copilotul își descărcaseră pistoalele Colt automatic de 11 mm în nu se știe ce. Tuburile goale ale cartușelor erau împrăștiate peste tot prin cabina de pilotaj. În întregul aparat se simțea un miros greu, de sulf.

Exteriorul aparatului era grav avariat, arătând de parcă ar fi fost lovit de rachete. Personalul care a urcat la bord a coborât cu o ciudată infecție a pielii.

Au fost luate imediat măsuri de securitate, iar echipa de urgențe a primit ordinul să părăsească avionul. Sarcina de a îndepărta cadavrele și de a investiga moartea lor a rămas în seama a trei medici ofițeri.

Incidentul a fost mușamalizat cu succes și nu a văzut lumina zilei decât peste cincisprezece ani, când investigatorul Robert Coc Gardner a aflat despre el de la unul dintre cei care au fost acolo. Misterul celor întâlnite în aer de echipajul aparatului în acea după-amiază de 1939 n-a fost niciodată rezolvat.

Un alt mister acrian, care a cauzat senzație în anii '30, a rămas unul din cele mai mari secrete ale lumii. Când aviatoarea Amelia Earhart a dispărut, împreună cu navigatorul ei, în cea de-a treia, etapă, penultima, a zborului ei în jurul lumii din 1937, ea a făcut trecerea de la celebritate la legendă.

A treia etapă a zborului avea drept punct final insula Howland, din Pacific, unde urma o alimentare a aparatului. Era partea cea mai

difficilă a întregii călătorii. Se zbura mai mult de 3600 de kilometri peste apă și trebuia ajuns la o insulă de trei kilometri lungime și sub un kilometru lățime. La 10:30 dimineața, pe 2 iulie 1937, *Electra* a decolat. La jumătatea distanței dintre Lac și Howland patrula, ca să ofere eventual ajutor, vasul de război *Ontario*, iar *Swan* făcea același lucru între Howland și Hawaii. Un vas al Gărzii de Coastă, cuterul *Itasca*, era staționat la Howland pentru a emite și recepționa semnale de poziționare.

Zborul ar fi trebuit să dureze optsprezece ore. Dar mesajele primite de *Itasca* arătau că *Electra* este în aer de douăzeci de ore. Amelia raportase că depășise cu 300 de kilometri ținta, fără să vadă uscatul și că se învârtea în cerc pentru a găsi insula. Ultimul mesaj a fost un raport de poziție incomplet știrea că cei doi aviatori pendulează pe direcția nord-sud, în speranța de a găsi insula. Apoi a urmat tăcerea.

Disparația Americii a iscat o furtună în opinia publică. Ziarele anunțau cu titluri mari „LADY LINDY S-A RĂTĂCIT!” Peste o duzină de vase, printre care și portavionul *Lexington* și nava de linie *Colorado* au cercetat în amănunt aproape 700.000 de kilometri pătrați de Pacific, dar nu au găsit nici urmă de avion sau de echipaj. Ca să vă faceți o idee despre impactul dispariției lui Earhart, închipuiți-vă dispariția în zbor a navetei spațiale de astăzi.

Versiunea oficială a fost că Amelia Earhart, trecând probabil pe lângă insulă Howland, a zburat în cerc, nu a găsit pământul și a fost înghițită de apele Oceanului Pacific.

La aproape douăzeci și cinci de ani de la dispariție, ziaristul de la CBS Fred Goerner a auzit de la un cuplu din Saipan o poveste. În 1937, autoritățile japoneze ale insulei aveau doi prizonieri albi, un bărbat și o femeie. Aceștia erau aviatori și au fost considerați spioni. Bărbatul a fost executat, iar femeia ar fi murit în închisoare.

După câțiva ani de investigații, marcați de piedici discrete puse de guvernul Statelor Unite, Goerner a scris cartea *În căutarea Americii Earhart*, în care scoate la lumină câteva amănunte care dau de gândit.

Căutătorii de la U.S. Navy nu avuseseră la dispoziție toate transcrierile mesajelor lui Earhart. Pe insula Howland fuseseră construite facilități speciale de transmisiuni, folosite nu de oameni ai Gărzii de Coastă, cum ar fi fost normal, ci de cei ai Marinei. Iar planul inițial de zbor fusese schimbat, alimentarea urmând să aibă loc în timpul escalei la Midway, nu pe insula Howland.

Motivul acestei schimbări avea a face cu mandatul japonez asupra insulelor Marshall, Caroline și Chamorro. Inițial posesiuni spaniole, acestea fuseseră cumpărate de Imperiul German și pierdute în favoarea Japoniei după primul război mondial. Dar mandatul fusese oferit de Liga Națiunilor Japoniei doar asupra insulelor și cu condiția ca acestea să nu fie militarizate. Japonia, devenită practic o dictatură militară în anii '30, a continuat militarizarea insulelor, începută chiar din anii '20. Mările din zonă au fost închise vaselor străine, iar avioanelor străine li s-a interzis accesul pe aeroporturile insulelor. Când Liga Națiunilor a pus în discuție această politică, Japonia s-a retras din Ligă, în 1935.

Agenții americani au încercat să penetreze în zonă încă din anii '20. Un locotenent-colonel de marină, Earl Hancock „Pete” Ellis, a călătorit în zonă deghizat în comerciant german. Raportul lui din 1921 a prognozat posibilitatea unui atac japonez la Pearl Harbor, cu douăzeci de ani înainte ca acesta să aibă loc.

Goerner a emis ipoteza că guvernul american ar fi putut s-o convingă pe Amelia Earhart să zboare peste insulele Marshall, aflate la nord-vest de insula Howland, pentru a face observații asupra importantei baze japoneze de la Truk. El a descoperit că în timpul lungii escale din Java a Ameliei motoarele avionului au fost înlocuite cu unele mai puternice – acum *Electra* putea să treacă pe deasupra insulelor Marshall și să ajungă la timp pe insula Howland.

Goerner mai subliniază un aspect: conform raportului naval pe care s-a bazat căutarea, Earhart și Noonan ar fi trebuit să aibă cer senin pe tot parcursul zborului. Dar unul din mesajele pe care garda

de coastă nău le-a dat publicității vorbea despre vreme urâtă – iar singura zonă cu vreme urâtă din regiune era în nord-vest.

Să presupunem că *Electra* a zburat deasupra bazei de la Truk, s-a pierdut în vremea urâtă și a ratat Howlandul. Ultimul mesaj recepționat spunea că se mișcă spre nord și spre sud. Dacă avionul zbura spre nord, în speranța de a ajunge la insulele Gilbert, posesiune britanică, ar fi putut ajunge în insulele Marshall – unde echipajul ar fi fost capturat de japonezi. Este important de notat și că la cinci zile după dispariția lui Earhart japonezii au invadat China. Iar dacă japonezii au considerat că Earhart și Noonan au reușit să obțină informații militare importante, soarta acestora era pecetluită.

Cercetări ulterioare ale lui Goerner au adus la lumină și mărturii conform cărora în 1944, la scurt timp după capturarea Saipanului de la japonezi, un detașament al Marinei a primit misiunea de a deshuma două cadavre din cimitir – rămășițele pământești ale Ameliei Earhart și ale lui Fred Noonan. Acestea au fost duse clandestin în Statele Unite.

Ce motiv ar fi putut exista pentru o asemenea discreție? Motivul a fost nevoia unei schimbări radicale în opinia publică americană. În atmosfera izolaționistă din 1937, orice tentativă de a-i forța pe japonezi să dea informații despre Amelia Earhart ar fi fost considerată ceva în genul unei declarații de război – și probabil ar fi dus la căderea președintelui Roosevelt – în timp ce descoperirea în 1944 a rămășițelor Ameliei Earhart, probabil executată pentru spionaj, ar fi dus, în mod similar, la o pierdere de popularitate a lui Roosevelt, în mijlocul unui an electoral dificil. Publicul american are o memorie scurtă și și-ar fi uitat tendința izolaționistă din urmă cu cu șapte ani.

Desigur, în ciuda eforturilor lui Goerner, guvernul american nu a oferit nici o informație despre soarta Ameliei Earhart.

Deși a devenit destul de populară, teoria lui Goerner nu este universal împărtășită. Mulți atrag atenția că în timpul primului război mondial Amelia fusese soră de caritate, încercând să aline rănile

răniților, iar apoi devenise o pacifistă militantă. Ar fi fost o adevărată ironie să ți-o imaginezi acceptând o misiune militară secretă pentru guvernul Statelor Unite.

Dar poate cea mai mare ironie este destinația finală a Ameliei, dacă este să acceptăm teoria lui Goerner. Faimoasa zburătoare a survolat fără rezultat Triunghiul Dragonului și a continuat cursa peste Pacific. Dacă s-a prăbușit, sau dacă a fost doborâtă, dacă a fost capturată și executată, s-ar putea să nu afle nimeni vreodată. Dar, oricum ar fi, ea rămâne una din cele mai faimoase și mai enigmatice victime ale Triunghiului Dragonului.



În Triunghiul Dragonului au fost raportate și pericole potențiale care par a fi cauzate de o activitate submarină controlată, cu nuanțe extraterestre sau intraterestre. Vase mari și mici s-au trezit pe cursuri de coliziune cu ceea ce la început s-a numit în Japonia *mikakunin hiko-buttai* (Obiecte Zburătoare Neidentificate), iar acum cunoscute popular – chiar și în Japonia – mai mult sub abrevierea din engleză – UFO.

În insulele japoneze rapoartele OZN sunt foarte dese. Japonezii sunt bine acordați la fenomene naturale cum ar fi cutremurele de pământ, taifunurile și valurile mareice. Timp de sute de ani, ei au observat pe cer obiecte stranii, dar în alte epoci le-au considerat zei, dragoni, stafii, demoni sau semne cerești prevestitoare. În atmosfera de astăzi, dominată de o conștiință interplanetară, spațială, multe dintre aceste concepte s-au metamorfozat în vizite din spațiul extraterestru sau din spații paralele, concepte iarăși acceptate de o considerabilă proporție din populația insulelor.

Numărul de observații OZN primite din diverse părți ale Japoniei, de pe coaste și de pe rutele maritime, este notat de sursele guvernamentale (care sunt mereu în căutarea unor aparate de zbor străine neprogramate, în care OZN-urile se încadrează, bineînțeles), ca și de organizații private, cum ar fi Societatea Japoneză a Fenomenelor

Spatiale. De asemenea, sunt ținute înregistrări ale observațiilor OZN din toată lumea, în așteptarea apariției unui OZN care, poate chiar mâine, va ateriza, va comunica și se va lăsa fotografiat în detalii de către locuitorii Pământului.

Chestiunea OZN a devenit un subiect important din 24 iunie 1947, când pilotul Kenneth Arnold a văzut o formație de nouă „farfurii de plăcintă zburătoare” peste muntele Rainier din statul Washington. OZN-urile au invadat conștiința publicului într-o asemenea măsură, încât o porțiune destul de însemnată a populației globului crede cu tărie nu numai în existența lor, ci și în faptul că ele au aterizat și au avut contacte cu localnicii. În ciuda miilor de rapoarte de observație și de contacte care provin din toată lumea, oficial OZN-urile sunt tot niște fantome – fantome care apar și dispar atât de brusc, încât fenomenul îi lasă pe oamenii de știință și pe mulți oameni obișnuiți foarte sceptici.

Am văzut că vechea Japonie avea un interes profund și statornic în luminile de pe cer, lumini care în multe cazuri au fost încorporate în miturile despre dragoni. Totuși, unele dintre cele mai vechi straturi arheologice ale moștenirii japoneze indică posibilitatea unei implicări extraterestre chiar mai directe.

O perioadă foarte timpurie din dezvoltarea culturală a Japoniei a fost Era Jomon, datată arheologic prin 3000 î.e.n., o eră de legături interculturale cu culturile polineziene. Artefactele majore ale epocii constau în statuete de formă umană făcute din lut, iar mai târziu sculptate în piatră moale. Primele versiuni ale acestor artefacte sunt mici și foarte simple. Totuși, pe la mijlocul perioadei, formele încep să se schimbe spre un stil cu totul diferit. Statuetele devin mai mari, iar figurile reprezentate mai puțin umane. Pieptul se mărește, picioarele devin curbate, brațele mai scurte, în timp ce capetele se măresc, fiind aparent acoperite de căști. În fapt, întregul efect al unei asemenea statuete aduce cu creaturile descrise de cei care au avut întâlniri de gradul trei cu OZN-uri. Specimenele găsite în Lomoukai, în provincia

Nambu, au căști; iar o statuie, datată în jurul anului 4300 î.c.n., are în partea inferioară a feței ceea ce pare a fi o mască respiratorie simplă.

Înregistrări japoneze vechi de peste 800 de ani menționează un obiect strălucitor straniu, numit „vas de pământ” (o farfurie zburătoare?) care a zburat pe cerul nopții de 27 octombrie 1180. Iată și o paralelă interesantă cu ce se întâmplă în zilele noastre: o observație care a căpătat și un „răspuns oficial”, înregistrată în anul 1235. Pe cer s-au observat lumini stranii rotindu-se pe deasupra taberei armatei generalului Yoritsume. Când generalul a ordonat o anchetă, înțelepții i-au raportat că este vorba de un fenomen natural: pur și simplu, vântul face stelele să se miște.

Un obiect zburător despre care se crede că ar fi avut forma unei tobe s-a ridicat din mara interioară în 1361. În numeroase ocazii, oamenii au observat obiecte strălucitoare arătând ca luna plină (uneori mai multe o dată). În vechea capitală imperială Kyoto s-au văzut adesea pe cer mingi de foc, dintre care una semăna cu o roată roșie în rotație.

Această descriere se potrivește cu o observație OZN recentă din provincia chinească Kweichou, pe 24 iulie 1981. A apărut pe cer o stea de mărimea aparentă a Lunii, apoi aceasta a fost urmată de o coadă luminoasă, care se întindea în jurul stelei centrale într-o spirală. Acest caz se pare că a implicat cel mai mare număr de oameni care au observat același OZN. Martorii se numărau cu sutele, de la un simplu țăran cultivator de tutun la un profesor universitar, care și-a îndreptat telescopul spre obiect și a descoperit că are hublouri.

Poate că cele mai recente observații OZN „ante-farfurii” din zonă au avut loc în 1944 și 1945 – acele „foo-fighters” care hărțuiau avioanele pe rutele de bombardament către Japonia și peste insula Truk. Acest fenomen a fost întâlnit și de piloții bombardierelor de noapte de deasupra Germaniei. Piloții au raportat că au văzut pete de lumină portocalii, roșii sau albe – noaptea – sau discuri ori globuri argintii – în timpul zilei. Numele fenomenului vine de la călătoria

cosmică imaginară *Smokey Stover*, unde un personaj mormăie mai tot timpul „Nu iese fuu fără foc”*. Acest „fuu” poate veni și de la franțuzescul „feu” (foc). Aceste „foo-fighters” erau capabile de viteze uriașe, estimate între 300 și 800 de kilometri pe oră.

Pe teatrul de evenimente european, aceste obiecte misterioase erau considerate arme naziste secrete, ridicate în aer pentru a înnebuni radarul de bord al bombardierului sau pentru efecte psihologice asupra echipajelor. După război, când cercetătorii serviciilor de informații aliate au avut acces la arhivele germane, au descoperit că, într-adevăr, fusese dezvoltată o armă numită *Feuerball* (minge de foc), pentru păcălirea radarilor aliate.

Cum a ajuns arma să fie folosită pe teatrul de acțiune din Pacific nu s-a explicat. Tot examinarea după război a documentelor inamicului a scos la lumina zilei rapoarte ale piloților germani și japonezi, care erau convinși că respectivele foo-fighters, erau arme secrete ale aliaților! Fenomenul a fost la vremea aceea considerat o descărcare electrică în plasmă, explicație foarte familiară ufologilor de astăzi, sub numele de fulger globular. Dar este incitant să remarcăm că rutele de bombardament ale Aliatilor către orașele Japoniei treceau prin Triunghiul Dragonului.

În cartea sa *OZN-urile și limitele științei*, Ronald D. Story prezintă o listă cu ceea ce el consideră a fi cazurile OZN cele mai enigmatice. Șase sunt din America, două britanice, unul iranian, iar două au loc în Pacific.

În două nopți consecutive, pe 26 și 27 iunie 1959, treizeci și opt de martori de la misiunea Boianaid pe țărmul insulei Papua-Noua Guinee au observat un incredibil spectacol pe cer. Timp de peste trei ore, trei OZN-uri mici și o „navă mamă” mare au apărut și au dispărut de pe cer. La început, părintele Gill a crezut că vede o stea foarte strălucitoare deasupra lui Venus. Apoi aceasta a coborât.

*) În original, joc de cuvinte între „foo” – cuvânt inexistent –, „fool” – nebun – și „fume” (fum) (n.t.).

Gill i-a chemat pe Steven G. Moi și pe Eric Langford să vadă strania priveliște, după care celor trei li s-au adăugat pe țărm alte peste treizeci de persoane. Discurile strălucitoare păreau să-și schimbe culorile, iar pe puntea superioară a unui disc uriaș au fost văzute mergând niște ființe – ființe ce păreau umanoide. Ele erau luminate de o lumină albastră venită de pe punte și fiecare părea înconjurată de un câmp strălucitor. Unii martori susțin că au văzut și un rând de hublouri la nava-mamă.

În noaptea următoare, nava s-a întors, de data aceasta însoțită de două unități mai mici, nu de trei. Personajele de pe puntea navei mamă păreau să lucreze la ceva, construind sau reparând. Când nava a plutit pe deasupra capului părintelui Gill, acesta a făcut semne cu mâna uneia dintre ființe, care i-a răspuns la gest. După schimbul a câteva saluturi din mână, când părintele Gill a îndreptat o lanternă spre navă, aceasta a părut să se clatine, iar ființele au intrat în OZN. Și-au terminat lucrul și au mai rămas în zonă, dar la o altitudine mult mai mare, iar după două ore de la prima apariție au dispărut după un nor.

Al doilea caz, cazul Wellington-Kaikoura, este deosebit de interesant, deoarece este unul dintre puținele cazuri când un OZN a fost prins și pe film și pe ecranul radar. Observația radar a fost suficient de neliniștitoare pentru a determina Forțele Aeriene Regale neozee-landeze să pună în stare de alertă bombardierele de vânătoare Skyhawk.

Pe 21 decembrie 1981, a avut loc o observație, iar o a doua (când s-a făcut și filmarea) pe 31 decembrie. Primii observatori au fost echipajul unui avion de transport Argosy, aparținând de Safe-Air Ltd. Avionul urma un curs de-a lungul țărmului răsăritean al Insulei de Sud a Noii Zee-lande când pilotul John B. Randle a raportat vederea unor lumini pe cer. Radarul Controlului de Trafic Aerian de la Wellington a confirmat cinci obiecte necunoscute în aer.

Aproximativ trei ore mai târziu, un alt zbor Argosy al lui Safe-Air, pe aceeași rută, a fost solicitat de Controlul Traficului să identifice

aparatul zburător care cauza ecouri puternice pe radar. Un semnal puternic venea de la circa patruzeci de kilometri babord de Argosy. Căpitanul Vern L.A. Powell și copilotul lui s-au uitat din cabină și au văzut lumina călătoare. Mai târziu, Powell a relatat: „Spre noi venea ceva care pe radarul nostru avea o viteză teribilă. A parcurs cam douăzeci-douăzeci și patru de kilometri în cinci secunde.” Pentru a realiza așa ceva, obiectul ar fi trebuit să aibă o viteză de peste 17.000 de kilometri pe oră.

Stația de televiziune Channel O din Australia a decis să dea evenimentul la știri, folosindu-se de reporterul Quentin Fogarty, care întâmplător se afla în vacanță în Noua Zeelandă. Fogarty a angajat o echipă TV și împreună cu David Crockett și soția lui, Ngaire, au decolat, pentru reconstituirea evenimentelor. Din Blenheim, Noua Zeelandă, a decolat un aparat de transport mărfuri Argosy, pe 30 decembrie, cu destinația Wellington. Sosind la Wellington, Fogarty a intervievat controlorii de trafic aerian, apoi a revenit la avion pentru a decola la 11:36 noaptea. La 12:10, pe 31 decembrie, Fogarty și echipa lui filmau în cala avionului, când pilotul i-a alertat că pe cer se văd lumini. În următoarele cincizeci de minute, pe cer au tot apărut și dispărut mingi pulsatorii de lumină colorată. Crockett a încercat să prindă pe film spectacolul, dar era dificil. Controlul Traficului Aerian de la Wellington a confirmat că Argosy este urmărit de un semnal neidentificat.

Avionul a aterizat la Christchurch, dar la 2:15 dimineața, pe drumul de întoarcere spre Wellington, la tribord a fost descoperită o altă lumină. Apropierea obiectului i-a permis lui Crockett să-l filmeze. A fost descris ca având un dom transparent peste un corp ca de farfurie. OZN-ul s-a apropiat de avion la cam cincisprezece kilometri.

În seara zilei de 31 decembrie, Fogarty se întorcea la Melbourne cu filmul – iar Canalul O pusese mâna pe un material de senzație.

Una dintre remarcile lui Fogarty, în timp ce comenta din fundal vizita OZN din Noua Zeelandă: „Să sperăm că sunt prietenoși.” Poate

că avea în minte cazul, petrecut cu numai trei ani în urmă, în care un pilot australian a întâlnit de aproape în zona Melbourne un OZN – și nu a mai fost văzut de atunci.

Pc 21 octombrie 1978, Frederick Valentich zbura singur cu avionul lui Cessna 182 alb-albastru, monomotor, de la Melbourne spre insula King, din apropiere, pe deasupra strâmtorii Brass. La aproximativ 7:06, pilotul de douăzeci de ani a remarcat deasupra lui patru lumini și a anunțat controlorii de zbor din Melbourne, întrebând dacă aterizează cumva vreun avion militar. A fost asigurat că în vecinătate nu se găsește nici un avion. Aparatul misterios a trecut pe deasupra lui Valentich de cel puțin două ori, după care motorul avionului Cessna a început să funcționeze prost. Ultimul contact radio al lui Valentich a fost pentru a anunța Melbourne că straniul obiect „nu este un avion”. Mesajul a fost urmat de un sunet metalic straniu, iar Valentich și Cessna lui au dispărut.

Echipele au petrecut patru zile cercetând amănunțit solul, marea și aerul de pe traiectorie, în speranța de a găsi o urmă a prăbușirii lui Frederick Valentich. N-au găsit însă decât o pată de petrol, care ulterior a fost ștearsă de pe lista probelor, pentru că nu putea fi produsă de un avion mic. Singurele indicii ale acestui caz misterios sunt transcrierea ultimelor șase minute ale zborului lui Valentich, conversație purtată între tânărul pilot (nume codificat Delta Sierra Juliet) și Departamentul Australian al Serviciilor de Transport Aerian:

19h06'13"

Delta Sierra Juliet: Melbourne, aici Delta Sierra Juliet. Aveți trafic cunoscut sub cinci mii?

Serviciul Transporturi: Delta Sierra Juliet, nu avem trafic cunoscut.
DSJ: Delta Sierra Juliet sunt, am ceea ce pare un avion mare sub cinci mii.

19h06'44"

ST: Delta Sierra Juliet, de ce tip este avionul?

DSJ: Delta Sierra Juliet, nu-mi dau scama, e de strălucirea patru, parcă ar fi lumini de aterizare.

19h07'

ST: Delta Sierra Juliet.

19h07'31"

DSJ: Melbourne, aici Delta Sierra Juliet, avionul a trecut peste mine, la cel puțin trei sute de metri.

ST: Delta Sierra Juliet, înțeles, și este un avion mare? confirmare.

DSJ: Ăăă... nu știu, din cauza vitezei cu care circulă. Sunt activități ale forțelor aerice prin zonă?

ST: Delta Sierra Juliet, nici un aparat cunoscut în zonă.

19h08'18"

DSJ: Melbourne, se apropie de mine dinspre est.

ST: Delta Sierra Juliet.

19h08'41"

[microfon deschis timp de două secunde]

19h08'48"

DSJ: Delta Sierra Juliet, îmi pare că joacă un fel de joc, zboară pe deasupra mea de două sau trei ori, la viteză pe care nu le pot măsura.

19h09'

ST: Delta Sierra Juliet, înțeles, ce plafon aveți?

DSJ: Nivelul meu este la patru mii jumătate, patru cinci zero zero.

ST: Delta Sierra Juliet, și confirmați că nu puteți identifica aparatul?

DSJ: Afirmativ.

ST: Delta Sierra Juliet, înțeles, stați pe recepție.

19h09'27"

DSJ: Melbourne, Delta Sierra Juliet, nu este un avion, este [microfon deschis timp de două secunde].

19h09'42"

ST: Delta Sierra Juliet, puteți descrie... ăăă... avionul?

DSJ: Delta Sierra Juliet, a trecut pe lângă mine, are o formă alungită [microfon deschis timp de trei secunde] nu pot identifica mai mult

la viteza asta [microfon deschis timp de trei secunde]. Chiar acum este în fața mea, Melbourne.

19h10'

ST: Delta Sierra Juliet, înțeles, și cât de mare ar fi... ăăă... obiectul?

19h10'19"

DSJ: Delta Sierra Juliet, Melbourne, pare să fie staționar. Acum nu fac decât să mă învârtesc, și el face același lucru deasupra mea. Are lumini verzi și parcă ar fi metalic.

ST: Delta Sierra Juliet.

19h10'46"

DSJ: Delta Sierra Juliet [microfon deschis timp de cinci secunde]. Tocmai a dispărut.

ST: Delta Sierra Juliet.

19h11'

DSJ: Melbourne, nu știți ce fel de aparat am văzut? Nu e un aparat militar?

ST: Delta Sierra Juliet, confirmă că... aparatul a dispărut.

DSJ: Mai spuneți o dată.

ST: Delta Sierra Juliet, aparatul mai este cu dumneavoastră?

DSJ: Delta Sierra Juliet, este [microfon deschis timp de două secunde] acum se apropie dinspre sud-vest.

ST: Delta Sierra Juliet.

19h11'50"

DSJ: Delta Sierra Juliet, motorul dă rateuri. L-am pus pe douăzeci și trei, douăzeci și patru și tot tușește.

ST: Delta Sierra Juliet, care vă sunt intențiile?

DSJ: Intenția mea este... să merg spre insula King,... Melbourne. Aparatul cel straniu a venit din nou și stă deasupra mea [microfon deschis timp de două secunde]. Stă atârnat și nu e un avion.

ST: Delta Sierra Juliet.

19h12'28"

DSJ: Delta Sierra Juliet, Melbourne [microfon deschis timp de șaptesprezece secunde].

[Nu s-a tras nici o concluzie oficială asupra straniului sunet care a întrerupt ultima transmisiune a pilotului, înainte ca acesta să dispară de pe cer – și de pe mare.]

Propunându-și teoria despre „vârtejurile” care definesc pericolele în părți echidistante ale globului, plus în alte două – cei doi poli – Ivan Sanderson a descoperit informații care indică misterioase dispariții în toate locațiile sale din Emisfera Nordică. Cu straniile întâmplări din 1978, poate că vârtejul de deasupra Noii Zeelande și-a făcut pentru prima oară prezența, în două rânduri – și și-a cerut prima victimă.

Alt posibil fenomen de vortex a fost vânătoarea aeriană efectuată de avioane iranene în apropierea capitalei Teheran, pe 19 septembrie 1976, în zorii zilei. Pe lângă civili, martorii includ și ofițeri de rang înalt și echipajele celor două avioane de luptă F-4.

Incidentul a început după miezul nopții, cu rapoarte telefonice primite la baza aeriană Shahrokhi, despre o sursă de lumină stranie, strălucitoare, văzută pe cer. Ofițerul de serviciu a contactat adjunctul pentru operații al comandantului, care, verificând personal, a observat o lumină strălucitoare la aproximativ o sută de kilometri. A fost trimis pentru cercetări un aparat F-4 Phantom. Apropiindu-se la treizeci de kilometri de OZN, toate instrumentele și radioul au încetat să funcționeze. Avionul s-a depărtat și în cursul retragerii sistemele au devenit din nou funcționale.

A fost trimis un al doilea Phantom; radarul de bord a luat contactul cu obiectul la patruzeci și cinci de kilometri, semnalul fiind similar cu cel al unei cisterne aeropurtate din seria 707. OZN-ul s-a pus în mișcare, iar avionul l-a urmat, când, dintr-o dată, din OZN s-a lansat o mică sursă de lumină. Aceasta s-a apropiat de aparat și din nou toate sistemele electromagnetice au murit. F-4 a intrat în picaj, iar OZN-ul cel mic s-a întors la obiectul principal, care acum o pornise spre sudul Teheranului. În timp ce reactorul îl urmărea, OZN-ul a

mai cjeetat un al doilea obiect mic, de data aceasta pe o traiectorie de ciocnire cu fundul unui lac secat. Obiectul nu a explodat, ci a părut să aterizeze lent, împrăștiind lumină pe o anumită distanță și apoi dispărând. Obiectul principal a dispărut curând, luând viteză pe cerul nopții.

A doua zi, când fundul lacului secat a fost cercetat, nu s-a descoperit nici un semn de aterizare.

Dar probabil cel mai straniu incident OZN s-a întâmplat cu aproape patruzeci de ani înainte de inventarea termenului de „farfurie zburătoare”. În 1908, în Siberia rusească a explodat ceva de a venit din cer, în bazinul râului Tunguska, în apropierea lacului Baikal. Explozia a avut magnitudinea de treizeci de megatone și a fost detectată drept cutremur de seismografele din Statele Unite și din Europa. O minge de foc a scos din rădăcini copacii pe cincizeci de kilometri în jur, iar așezările locale au fost distruse. Nori strălucitori s-au ridicat, luminând nopțile din Anglia și Olanda. Mii de oameni au sunat să întrebe dacă nu cumva Londra este în flăcări.

Teoria inițială a unui cutremur de pământ a fost părăsită în favoarea celei a unui meteorit care a izbit Pământul. Totuși, datorită depărtării regiunii, guvernul țarist nu a investigat niciodată fenomenul, mai ales că după aceea s-au succedat primul război mondial, revoluția bolșevică și războiul civil. În 1927, dr. Leonid A. Kulik, specialist în meteoriți, a desfășurat o investigație în Tunguska. Descoperirile au fost uluitoare. Nu exista crater de impact, iar martorii supraviețuitori au dat o varietate de descrieri – minge de foc cu coadă, cilindru strălucitor. Teoria acceptată astăzi este că zona Tunguska a fost locul de impact al unei mici comete, care a explodat în momentul contactului.

În 1947 a apărut o nouă interpretare a faptelor. Să fi fost obiectul din Tunguska o navă extraterestră al cărei motor nuclear să fi explodat? Mii de granule sticloase au fost descoperite în zona Tunguska – similare cu particulele de trinitriț de la poligonul de teste nucleare de la Alamogordo. Unii investigatori au descoperit o radiație anormal

de mare, alții nu. Un comentator al misterului a sugerat: „În catastrofa de pe râul Enisei am pierdut un vizitator din Univers.”

Poate acești vizitatori sunt mult mai frecvenți decât am putea crede. Bazându-ne pe relatările martorilor, putem reconstitui în mare traectoria obiectului din Tunguska. Acesta a venit dinspre sud-vest, apoi a schimbat cursul spre vest, poate mergând spre lacul Baikal, uriașa sursă de apă dulce a Siberiei, adânc de doi kilometri. Oare obiectul tungus a vrut să evite zonele populate? Încerca să aterizeze lângă sau în lac? Care a fost destinația lui inițială? Undeva la sud sau în estul Siberiei? China? Japonia? Triunghiul Dragonului?

Pe Insula Paștelui, departe, de cealaltă parte a Pacificului, o stranie anomalie topografică se poate găsi la picioarele muntelui Rano Kau. Pe teren este marcat cu obsidian – rocă neagră, vitrificată, ce nu mai există nicăieri altundeva pe insulă – un șanț straniu, larg și lung de aproape un kilometru. În linie cu acest șanț se află un crater mic, dar bine definit. Oare acestea să fie resturile unei alte aterizări forțate neștiute de istorie? Nu putem decât să speculăm pe această temă.

Un OZN spectaculos a fost văzut pe 17 noiembrie 1986 de către un pilot al Japan Airlines, Kenjyu Terauchi, în drum spre Alaska cu un Boeing 747 de mărfuri. Mergând spre nord, dinspre Japonia, *jumbo-jet*-ul a fost urmărit la 11.300 metri altitudine de un OZN enorm în două etape, de douăzeci și de zece minute, pe aproximativ 500 de kilometri ai zborului.

Pe ruta de întoarcere, același avion, cu indicativul JAL 1628, a descoperit în față un obiect uriaș cu lumini strălucitoare. Crezând că a văzut un avion militar, căpitanul Terauchi a contactat prin radio Centrul de Control de la Anchorage, pentru a întreba dacă nu există alte avioane în zonă. Controlorii de trafic l-au asigurat că este singur.

Straniul obiect a venit din față și s-a apropiat la 300-150 de metri, amenințând cu o coliziune, apoi a plonjat sub reactorul JAL. După aceea a urmărit avionul din spate. Căpitanul Terauchi a reușit să privească obiectul din profil și l-a descris ca arătând „ca o navă

spațială”. Mărimea era uriașă, cât „două avioane de transport puse cap la cap” – conform declarației lui Terauchi. Pe lângă el, *jumbo-jet*-ul arăta ca un pitic.

Misteriosul obiect a dat ecou pe radarul meteorologic al zborului JAL. Ecouri care arătau un obiect în apropierea JAL au fost văzute și pe radarul de la Centrul de Control de la Anchorage și la cel de la centrul militar de control.

Obiectul a fost văzut și de cei doi colegi de echipaj ai lui Terauchi, copilotul și inginerul de zbor. În calitate de pilot veteran al JAL, cu nouăsprezece ani de zbor, ca și fost pilot al Forței de Autoapărare Nipone, este greu de crezut că Terauchi ar fi inventat un asemenea raport, în complicitate cu echipajul. Asemenea rapoarte atârână greu, nefavorabil, la aprecierea echipajelor. Dacă echipajul nu ar fi simțit că este de datoria lui să raporteze incidentul, probabil că astăzi nu am fi știut de el.

Și echipajele navelor de suprafață de pe mări întâlnesc OZN-uri. Uncori, acestea staționează deasupra vaselor un timp lung, cum a fost cazul lui *Taki Kyoto Maru*, vas de mărfuri, care naviga în largul coastei japoneze, la mai puțin de 300 de kilometri de Kanazawa, pe 17 aprilie 1981.

Căpitanul Usuda, intervievat de presa de la Kanazawa, a relatat că un OZN, de forma unei farfurii rotunde și strălucind puternic, s-a ridicat din mare în plină zi și pe vreme frumoasă și mai întâi a stat suspendat deasupra vasului de 50 de metri lungime, după care a început să facă ture în jurul acestuia. Căpitanul Usuda l-a descris ca strălucind, cu o lumină albastră, și a afirmat că la ieșirea din ocean a provocat un val care aproape a inundat vasul. Iar când a dispărut în mare a cauzat încă un val, care a avariat parțial vasul.

Căpitanul Usuda, deși preocupat la vremea aceea de echipajul lui îngrozit și de propriile griji legate de securitatea vasului, a remărcat că timpul petrecut de OZN deasupra și făcând cercuri nu a depășit cincisprezece minute. OZN-ul se mișca atât de repede în jurul vasului,

încât, cu excepția intervalului cât a stat nemișcat, nu a putut fi văzut clar. Căpitanul Usuda a încercat să solicite ajutor prin radio, dar echipamentul de transmisie era bruiat. S-a uitat la acele instrumentelor navei, dar și acestea se mișcau cu o frecvență egală cu cea de rotire a OZN-ului. A încercat să estimeze mărimea OZN-ului în timpul cât acesta a stat nemișcat și a ajuns la concluzia că este metalic și că diametrul luminos este de patru sau cinci ori mai mare decât lungimea vasului lui.

Un rezultat curios al vizitei a fost acela că timpul la bordul lui *Taki Kyoto Maru* a fost alterat. După ce OZN-ul a plonjat înapoi în ocean, căpitanul a observat că toate aparatele care măsurau timpul de la bord au pierdut cincisprezece minute, adică aproximativ timpul cât nava spațială (dacă asta a fost) a manevrat în jurul vasului.

Un purtător de cuvânt al gărzii de coastă japoneze, Hoshi Isido, ar fi făcut observația, cu oarece dedesubturi: „Bazându-ne pe interviuri... și neobișnuita avarie structurală... Oficial îl numim un obiect neidentificat, pe scurt OZN.”

Poate cea mai mare sursă de speculații printre cercetătorii fenomenelor OZN este motivația presupusei inteligențe din spatele acestor OZN-uri. Aceste speculații se ramifică în mai multe ipoteze:

Observații: *Obiectele Zhurătoare Neidentificate sunt sau nave de avangardă ale unei viitoare operațiuni militare, sau, mai binevoitoare, ne iau în considerație pentru o eventuală comunicare cu propria lor civilizație galactică, mai avansată;*

Indiferență: *Ocupanții OZN-urilor își au propria lor agendă de lucru, propria lor treabă de făcut pe planeta noastră. Câtă vreme oamenii nu îi încurcă cu comportamentul lor, ei ne ignoră, așa cum un om care se grăbește spre magazinul din colț ignoră un mușuroi de furnici aflat lângă șosea.*

Colonizare: *OZN-urile sunt aparate care servesc baze extra-terestre submarine, sau, ca alternativă, fabricanții lor trăiesc aici, fiind o populație submarină necunoscută. Această ipoteză a fost*

propusă de regretatul Ivan Sanderson, care a subliniat numeroasele rapoarte despre OSN-uri (Obiecte Submarine Neidentificate) și despre OZN-uri care ies de sub marile întinderi de apă. Sanderson a estimat că 50% din toate observațiile OZN au loc deasupra apelor. Chiar și ufologii cei mai conservatori acceptă o proporție de 30%. Poate o explicație a misterioaselor dispariții din anumite zone ale lumii provine din intersectarea unor activități importante ale civilizațiilor submarină și de la suprafață.

O obiecție care s-ar putea ridica la ipoteza colonizării ar fi aceea că centrele de civilizație de care s-ar fi împiedicat omenirea (Triunghiurile Dragonului și Bermudelor) se află în zone seismic instabile. Activitatea seismică și vulcanismul par să nu facă zonele prea atrăgătoare din punct de vedere al așezării unei civilizații. Asta dacă nu cumva aceste zone au fost căutate, din cine știe ce motive. Vulcanismul poate oferi o sursă ieftină și nedetectabilă de energie geotermică pentru o civilizație avansată. Iar abia acum a început să fie cercetată energia electromagnetică emisă de roci sub o imensă presiune – presiune existentă în lungul liniilor faliilor tectonice. Poate că aceste anomalii electromagnetice acționează ca un fel de catapultă cosmică pentru trimiterea navelor străinilor în spațiu.

Portale: *Încă o teorie care citează anomaliile electromagnetice care creează linii de fractură în univers – scurtături spațio-temporale spre alte lumi, sau către trecut sau viitor. Conform acestei ipoteze, cu echipamentul adecvat, o navă poate traversa aceste scurtături în ambele direcții. Ocazional, totuși, aceste porți se deschid pentru trecerea unor nave sau avioane prin ele – o călătorie într-o singură direcție.*

Recente descoperiri în domeniul geofizicii, ramura geologiei care investighează forțele care modelează Pământul, sugerează o relație

și mai strânsă între anomaliile electromagnetice și OZN-uri. În această ipoteză, luminile strălucitoare de pe cer sunt create pe Pământ – în fapt de Pământ – prin intermediul forțelor tectonice care strâng rocile unele în altele la presiuni imense.

Geofizicienii au dovedit că pe lângă undele de șoc seismice care se propagă prin roci la un cutremur, este emisă și radiație electromagnetică. Receptoare radio plasate în mine adânci au prins emisii datorate șocurilor subterane. Cercetări asupra faliei San Andreas și în Rusia au dus la acceptarea emisiilor electromagnetice în timpul cutremurelor.

Din vremuri străvechi, cu cutremurele este asociată o luminozitate misterioasă. În 1910, geologul I. Galli a notat incidența unei radiații în spectrul vizibil, în legătură cu activitatea seismică din Statele Unite. Existau numeroase rapoarte despre fenomene cum ar fi aurore, coloane, scânteii și bile de lumină. Totuși, oamenii de știință au rămas sceptici în ceea ce privește „luminile de cutremur” până la mijlocul anilor '60, când au fost produse dovezi fotografice ale fenomenului, în timpul cutremurului Matsusiro din Japonia. În mod ciudat, s-a descoperit că până și micile cutremure pot genera astfel de lumini, care nu trebuie neapărat să apară în apropierea epicentrului cutremurului.

Vârfurile muntoase sunt adesea asociate cu stranii efecte luminoase – „descărcarea de vârf de munte”. Acest fenomen a fost observat în câteva zone muntoase, în care locuitorii au investit aparițiile cu semnificații religioase, cum ar fi templul chinezesc de pe muntele Tai Shan, mănăstirea grecească de pe muntele Athos și venerarea ca locuri sfinte de către amerindieni a zonelor de tipul muntelui Shasta. Luminile călătoare sunt de mult o componentă a folclorului („luminile icelor”) și este posibil ca forme de lumină produse tectonic, cărora în neolitic să li se fi dat o semnificație religioasă, să fi dus la construirea unor structuri ciclopice cum ar fi Stonehenge și Carnac, din Bretania, ambele localizate în zone de instabilitate tectonică. Diverse tipuri de

radiație – ultrasunete, unde radio de bandă largă, infraroșii – au fost detectate în aceste zone, și există și relatări despre descărcări de electricitate statică dinspre pietre.

Când psihologul canadian Michael Persinger a făcut o reprezentare grafică a activității OZN funcție de evenimentele seismice, el a descoperit că locurile coincid. Teoria sa, Teoria Solicităților Tectonice, sugerează că OZN-urile sunt forme de lumină vizibilă produse de „câmpurile de tensiuni” tectonice ale rocilor aflate sub marea presiune seismică, legate de piezoelectricitate – sarcinile electrice generate atunci când formațiunile de roci cristaline, cum ar fi cuarțul, sunt supuse unei presiuni. Presiunea seismică de-a lungul unei falii va duce la o „coloană electrică” ce se va înălța în atmosferă și care, prin ionizarea gazelor, va crea o formă strălucitoare pe cer. Dacă coloana ionizantă se mișcă, la fel va face și lumina – dând impresia unui corp solid care zboară prin aer.

În Marea Britanie, David Devereaux a cercetat legăturile dintre fenomenele geologice și cele luminoase lângă Harlech, Țara Galilor, și a descoperit că observațiile de lumini mistice din jurul anului 1900 coincid ca loc cu o importantă falie. În mod similar, o serie de observații OZN din sud-vestul Țării Galilor s-a corelat cu o falie seismică.

În 1981, dr. Brian Bradley de la Biroul de Mine al Statelor Unite a demonstrat în laborator că rocile sub presiune pot produce efecte luminoase. Filmarea cu încetinitorul a experimentelor de spargere a rocilor a arătat crearea unor forma de lumină (nu niște simple fragmente incandescente de piatră, ci lumini care zburau liber). Brady a emis ipoteza că rocile sub presiune creează câmpuri electromagnetice care acționează ca niște „sticle magnetice” și dau formă luminilor.

Cercetătorii au descoperit chiar și lumină emisă de roci non-piezoelectrice, iar experimentele lui David Devereaux și Paul McCartney au dus la obținerea de lumini chiar și sub apă.

În acest stadiu se poartă discuții aprinse cu privire la intensitatea câmpului magnetic necesar pentru a crea o lumină pe scară mare, cum ar fi un OZN, ca și despre mecanismul intern care cauzează emisia de radiație.

Oricum, subliniază Persinger, spectrul vizibil s-ar putea să nu fie singura radiație emisă – ar putea să existe și OZN-uri radar, sau chiar și OZN-uri din raze X mortale, invizibile ochiului omenesc. Iradierea de către un asemenea nor nevăzut poate cauza boală, amețelă, greață, iar în unele cazuri poate induce crize epileptice sau moartea prin electrocutare.

S-ar putea oare ca în zone cu activitate seismică intensă – zone cum ar fi Triunghiul Dragonului – rocile Pământului însuși să emită „proiectile” energetice suficient de puternice pentru a omorî echipajele sau pentru a dezintegra avioanele și vasele aflate în cursă? Guvernul Statelor Unite a experimentat lasere X, ca parte a sistemului defensiv numit „Războiul Stelelor”. Oare rocile torturate ale crustei terestre produc deja o astfel de radiație, în mod natural?

Până în acest moment, conform cu ceea ce știm despre OZN-uri, oricare dintre ipotezele de mai sus, și din multe altele, poate fi avansată și apărută. Aceasta pentru că OZN-urile, după cum le arată și numele, sunt obiecte *neidentificate*. Ele pot reprezenta o nouă formă de navigație acriană – unele avioane de test din ultimii ani au o asemănare izbitoare cu concepția populară despre OZN-uri. Totuși, trebuie să ne amintim că obiecte zburătoare neidentificate au fost văzute în toate culturile și în toate mileniiile. Până când un OZN va ateriza, iar ocupanții lui vor da interviuri, nu se poate stabili de unde vin OZN-urile sau de ce vin ele pe Pământ.

Pe lângă navele-fantomă, OZN-uri și șerpi de mare, în Triunghiul Dragonului există și ecouri radar fantomă. Vasele și avioanele care trec la vest de Okinawa de-a lungul lanțului de insule Nansei Shotō sunt de mult prevenite de curioasele perturbații radar în zonă. Frecvent apare pe radar un obiect mișcător mare, care își schimbă poziția, se

disipează, sau dispare când vasele sau avioanele se apropie de el. Să fie un submarin ieșit din imersie, sau un animal marin cel care dă ecoul pe ecranul radar? Sau este o imensă forță geofizică sau interdimensională, invizibilă ochiului, dar detectabilă prin radar? Orice ar fi, zona a fost notată pe hărțile amiralității drept o posibilă sursă de probleme pe mare. Acest mister este larg cunoscut în cercurile maritime, în care fenomenul a fost acceptat și chiar a primit porecla de Fantoma Galopantă de la Nansei Shotó.

În timp ce fantoma de la Nansei Shotó pare să fie inofensivă, în Pacific există și altele, mai amenințătoare – mai ales în Triunghiul Dragonului.



Pământul se scutură, iar marea e neliniștită

O altă tradiție japoneză legată de cutremure este aceea a lui *namazu*, giganticul somn care trăiește în noroiul de sub pământ. Această creatură este pusă pe joacă și nu poate fi ținută în frâu decât de zeul Kashima. Înmarmat cu o piatră magică – piatră cu puteri divine – zeul Kashima îl ține pe *namazu* sub control, iar pământul stă nemișcat. Dar dacă zeul își relaxează vigilența de gardian, *namazu* scapă de sub stăpânirea zeului și se mișcă în voie, iar pământul începe să tremure.

În 1855, în așa-numita lună fără zei – perioada din octombrie când toate zeitățile se reunesc la un altar îndepărtat – orașul Edo (astăzi Tokyo) a fost lovit de un cutremur foarte grav. Pagubele au fost imense și au murit mii de oameni. Conform credinței populare a vremii, absența zeității Kashima a permis lui *namazu* să creeze dezastrul. Populației i s-au distribuit desene pe lemn, pe care se vedea zeul întorcându-se mânios cu piatra lui fermecată și cum *namazu* se zvârcolește, cerând iertare. Aceste gravuri, folosite pe vremea aceea mai ales pentru liniștirea populației, mai există și astăzi. Unele chiar dovedesc o conștiință socială, satirizând oficialii guvernamentali, tâmplarii și artizanii, care profitau până și de pe urma dezastrelor.

În secolul al II-lea al erei noastre, un savant chinez cu înclinații practice a inventat primul detector de cutremure. Acest geniu timpuriu,

cunoscut în istoric sub numele de Cho-ko, a ajuns la concluzia că undele se transmit prin pământ dintr-o zonă cu mișcări seismice exact așa cum radiază și undele provocate de o piatră aruncată într-un lac. De vreme ce o undă de cutremur are o direcție, aceasta ar putea fi detectată cu un echipament adecvat. Instalând câțiva detectori, el ar fi putut determina sursa cutremurului prin triangulație.

Detectorul lui Cho-ko avea o formă rotundă, de tobă, având cam trei metri diametru, cu sculpturi de dragoni, în număr de opt, dispuse egal pe perimetru. Fiecare dragon avea în gură o bilă, iar sub el aștepta o broască cu gura căscată, pentru a prinde bila scăpată de dragon. Teoria lui Cho-ko era aceea că, la trecerea undelor seismice, ele vor scutura mecanismul, făcând să cadă bila din gura dragonului aflat în direcția cutremurului.

Deși primitivă, mașinăria lui era în realitate foarte ingenioasă. Oricum ar fi fost, Cho-ko a avut noroc: când a căzut o bilă, din direcția corespunzătoare a venit, câteva zile mai târziu, un raport despre un cutremur. În consecință, Guvernul Imperial l-a numit pe Cho-ko primul seismolog oficial.

Astăzi știm că la cutremure acționează forțe mult mai titanice decât joaca unor locuitori gigantici ai mării. Și, deși avem echipament de detecție mai bun decât dragonii și broaștele lui Cho-ko, știința modernă este foarte vagă în privința prognozării cutremurelor și absolut nepuținătoare în prevenirea lor.

Exploratorii europeni care au supraviețuit frământății treceri în jurul Capului Horn și au intrat în ape relativ calme nu puteau să dea un nume mai nepotrivit nou descoperitului ocean. Pacificul este orice, numai un ocean pașnic nu. Furtunile sale sunt cele mai violente din lume, iar țărmurile lui sunt cu regularitate scuturate de mișcări seismice. De pe coastele de vest ale celor două Americi, de-a lungul Alaskăi și Aleutinilor, pâna la coasta estică a Asiei și în Indonezia, cutremurele și vulcanii creează ceea ce se numește Cercul de Foc al Pacificului.

În mijlocul acestui cerc, Triunghiul Dragonului vine cu propriul său perimetru al catastrofelor, pentru că două din laturile sale

reprezintă unele din cele mai active zone seismice din lume. Situația de acolo a fost descrisă ca o bombă geologică cu ceas, care ticăie în apropierea uncea dintre cele mai populate zone ale planetei.

Principalele insule japoneze reprezintă o suprafață aproximativ egală cu cea a Californiei, dar în ele locuiesc de cinci ori mai mulți oameni decât în California. Încă din vremurile mitologice, zona a suferit cutremure mari. Iată o listă a unor activități seismice cunoscute occidentalilor:

China, 1556 – *Se știe foarte puțin despre acest cutremur, despre care se spune că ar fi devastat trei provincii și ar fi luat aproximativ 800.000 de vieți omenești.*

Japonia, 1596 – *Un cutremur în larg a creat un val mareic, un tsunami, care a distrus complet o insulă și a omorât mai mult de 4000 de oameni.*

Japonia, 1737 – *Un tsunami înalt de 60 de metri a venit dinspre Pacific și a devastat zona nordică de coastă a Japoniei.*

Japonia, 1793 – *Insula vulcanică Unsen a explodat, fenomen însoțit de cutremure. Insula a dispărut complet. Au murit peste 50.000 de oameni, iar piatra ponce ejectată în mare a fost atât de abundentă, încât stratul întins pe mare era destul de gros ca să mergi pe el.*

Indonezia, 1815 – *Un vulcan de 3900 de metri înălțime, Tambora, a erupt timp de o săptămână, ejectând o sută cincizeci de kilometri cubi de material solid – cea mai mare cantitate de materie înregistrată în istorie la o singură erupție.*

Japonia, 1857 – *Tokyo a fost distrus de cutremur și de incendiile pornite de la încălzitoarele și mașinile de gătit cu cărbuni, care s-au întins repede în orașul cu case de lemn și hârtie.*

Indonezia, 1883 – *Insula Krakatoa a fost redusă la jumătate de o erupție vulcanică. Tsunami-urile care au urmat, înalte de 35 de metri, au lovit Java și Sumatra, provocând pierderi de 36.000 de oameni. Undele seismice de la suprafața apei au fost atât de*

puternice, încât au făcut de două ori înconjurul Pământului. Cenușa erupției a blocat razele soarelui și a scăzut temperaturile pe Pământ, rezultând Anul fără Vară pentru multe locuri nordice. Noua Anglie a fost lovită în timpul verii de furtuni de zăpadă.

Japonia, 1891 – *Puternice cutremure de pământ au afectat mai mult de jumătate din suprafața țării. În treizeci de secunde, au murit peste 7000 de oameni.*

Japonia, 1896 – *Un tsunami înalt între 24 și 45 de metri a lovit coasta estică a Japoniei, înecând 26.000 de oameni și distrugând 100.000 de case.*

Taiwan, 1906 – *Într-un cutremur s-au pierdut peste 6000 de clădiri și 1300 de vieți omenești.*

China, 1920 – *Unul dintre cele mai devastatoare cutremure ale istoriei a atacat provincia Kansu, omorând 200.000 de oameni.*

Japonia, 1923 – *„Cutremurul Kwanto” a făcut una cu pământul Tokyo și Yokohama, omorând 143.000 de oameni și lăsând 500.000 fără adăpost. Un efect indirect al acestui cutremur a fost discreditarea finală a guvernului civil japonez. După acest moment, militariștii au preluat puterea și au împins Japonia pe drumul care a dus la Pearl Harbor.*

Japonia, 1927 – *Un cutremur aproape egal cu cutremurul Kwanto a distrus 14.000 de clădiri și a omorât 3000 de oameni.*

Japonia, 1946 – *Un cutremur submarin a scuturat insula Honshu și a cauzat enorme valuri seismice, care au măturat cincizeci de orașe de coastă. Au murit 2000 de oameni, iar 500.000 au rămas fără adăpost.*

Hawaii, 1946 – *Un cutremur din insulele Aleutine, din apropierea Alaskăi, a produs un tsunami care a călătorit 3700 de kilometri până să distrugă orașul Hilo din Hawaii, omorând 160 de oameni. Pagubele produse proprietății au fost estimate la 25 de milioane de dolari, pierderi mai mari decât cele produse de atacul japonez de la Pearl Harbor.*

Japonia, 1952 – La 500 de kilometri de coasta japoneză, în mijlocul Triunghiului Dragonului, pescarii locali au descoperit oceanul în fierbere. S-a dovedit a fi nașterea unei noi insule, botezată Myojinsho, în lanțul insular Bonin. Insula s-a ridicat deasupra apelor și s-a scufundat de câteva ori, aruncând „bombe” de lavă. S-ar putea ca izbucnirea să fie legată de dispariția lui Kaiô Maru nr. 5. Pe lângă erupție, nivelele de pe o insulă aflată la 120 de kilometri nord au înregistrat impactul unui tsunami.

Hawaii, 1960 – Un tsunami provenind dintr-un cutremur din Chile a traversat Pacificul cu viteza unui avion cu reacție și a lovit același oraș Hilo, omorând 60 de oameni. Valul seismic și-a continuat drumul spre Japonia și Filipine, unde a mai luat 400 de vieți.

Alaska, 1964 – Cel mai mare cutremur înregistrat în America de Nord a lovit Anchorage, Seward, Valdez și insula Kodiak. Mai mult de 100 de oameni au murit, iar pierderile au fost de aproape un miliard de dolari. Tsunami-ul aferent cutremurului a lovit orașele de coastă până în Oregon și California.

China, 1976 – Cutremurele din provincia Tangshan au luat cel puțin 650.000 de vieți omenești.

Teoria aflată în spatele activității seismice repetate din zonă implică mai mult decât o simplă linie de falie în care presiunea în roci se acumulează până când este eliberată violent. Este o ipoteză care se referă la întregul Pământ și care a fost considerată incredibilă de geologi respectabili până acum douăzeci și cinci de ani.

De la începuturile științei geologice, există un conflict între cei care cred că suprafața Pământului a fost reformată în urma unor catastrofe (cum ar fi potopul biblic, de exemplu) și cei care cred că schimbările au fost efectuate mult mai gradat, uniform, de-a lungul a sute de milioane de ani. În timpul secolului al XIX-lea, curentul

dominant a fost cel al uniformiștilor (de la schimbarea uniformă), deși erau destui cei care arătau existența unor anomalii stranii, cum ar fi faptul că coasta estică a Americii de Sud se potrivește ca formă cu coasta vestică a Africii, ca două piese ale unui mozaic uriaș. Singurul mod în care se putea explica separarea celor două continente (și existența Oceanului Atlantic între ele) a fost să se recurgă la un eveniment teribil, catastrofic.

În 1858, Antonio Snider a emis ipoteza că toate continentele provin dintr-un singur supercontinent, care s-a rupt în bucăți în timpurile preistorice. Această noțiune a fost amplificată în 1879, când George Darwin, fiul evoluționistului Charles Darwin, a venit cu ideea că Luna ar fi rezultatul unei izbucniri uriașe de materie de pe Pământ, rezultând astfel un gol imens în planetă (care avea să devină bazinul Pacificului) și cauzând deriva continentelor.

Noțiunea de continente în derivă datorită unor catastrofe de neimaginat era, totuși, prea mult pentru geologii uniformiști. În 1885, Eduard Suess a încercat să reconcilieze cele două poziții, desenând o hartă care arăta cum toate continentele sudice se potrivesc într-o masă pe care el a numit-o Gondwana. Dar cel care a fost susținătorul ideii la începutul secolului XX a fost Alfred Lothar Wegener. Ipotezei lui i s-au adăugat dovezile fosile, care explicau ariile de răspândire ale anumitor specii, arii uneori separate de oceane, precum și dovezi geologice suplimentare. Nu numai că se potriveau liniile de coastă, ci și alte caracteristici terestre, cum ar fi lanțurile muntoase, de asemenea aliniate acolo unde continentele erau lipite. Wegener a susținut și că rezistența fundului mării la înaintarea continentelor ar fi creat lanțuri muntoase cum ar fi Anzii și Munții Stâncoși.

Din 1912, când și-a expus pentru prima oară teoria, până în 1930, când a murit într-o expediție în Groenlanda destinată căutării de noi dovezi, Wegener a dus o luptă continuă. Totuși, o dată cu moartea lui Wegener, teoria derivei continentelor a fost efectiv îngropată, până în anii '50, când inventarea magnetometrului astatic a permis geologilor să măsoare magnetismul straturilor vechi de roci.

Accest „magnetism fosil” a condus la determinări tulburătoare. Straturile de rocă din Anglia păreau să indice faptul că insula a fost cândva mult mai apropiată de Ecuator. India a fost pe vremuri localizată în Emisfera Sudică și apoi s-a deplasat spre nord. Aceasta însemna că ori polii s-au deplasat, ori continentele.

Și fundul oceanelor a furnizat un posibil mecanism pentru această mișcare. În mijlocul Atlanticului a fost descoperit un imens lanț muntos submarin, care aparent constituie o linie de demarcare a celor două continente separate. Geologul Harry H. Hess, de la Universitatea Princeton, a propus o teorie conform căreia lanțurile muntoase din oceane nu sunt crăpături ale unui Pământ în expansiune, cum apăruseră unele teorii, ci parte a unui sistem cu autoreglare. Ele sunt puncte fierbinți prin care materialul astenosferei, partea cea mai plastică a mantalei terestre, își face drum prin litosferă și crusta terestră, prin porțiunea cea mai subțire, constituită de fundul oceanelor. Acest material nou face ca fundul mării să se extindă.

În esență, fundul mării și litosfera de sub acesta funcționează ca o placă gigantică. Dacă un continent este înglobat într-o asemenea placă, se va mișca și el, de parcă ar fi pe o bandă rulantă. Acolo unde plăcile intră în contact, una se va scufunda sub cealaltă și va fi retopită de căldura din interiorul Pământului. Locul unor asemenea scufundări, numite subducții, este marcat de gropile oceanice abisale și sunt adesea punctate cu vulcani pe marginea acestora, pe măsură ce materialul topit tinde să iasă prin fisurile plăcii victorioase. După ani de discuții și dispute, astăzi cei mai mulți geologi acceptă această idee a plăcilor tectonice. Au fost identificate până acum mai multă plăci importante, cu continente înglobate, ca și unele mai mici.

Zona Triunghiului Dragonului este în fapt locul de întâlnire a trei plăci tectonice – două importante, cea a Eurasiei și cea a Pacificului, și mult mai mica placă a Filipinelor. Placa Pacificului presează pe cea eurasiatică și pe cea filipineză și este subdusă, formând Groapa Ogasawara. Și placa Filipinelor presează pe cea eurasiatică și este și ea subdusă, formând groapa abisală Ryukyu, numită și Nansai Shotô.

Aceste două șanțuri abisale formează aproximativ două dintre laturile Triunghiului Dragonului.

Pe măsură ce frontul unei plăci tectonice este subdus, rocile nu-și privesc liniștite soarta. Apar presiuni, frecări, rupturi – prin urmare, cutremure. Reprezentarea grafică a epicentrelor cutremurelor, adică a locurilor în care se nasc tremururile, ne dă o idee în mare asupra locurilor în care are loc subducția. Acestea urmează o pantă brusc descendentă sub pământ. În general vorbind, cu cât e mai adânc epicentrul, cu atât mai dezastruos este cutremurul. De aceea cutremurele din China sunt atât de devastatoare. Ultimele zvâcoliri ale morții plăcii suboceanice subduse la gropile abisale din estul Japoniei se simt în China continentală. Totuși, cutremurele afectează mai mult decât zona lor locală. Întregul Pământ reverberează ca un gong.

Ca punct focal a trei plăci tectonice, Japonia – și apele din sudul și estul ei – suportă o considerabilă agitație seismică. Pe lângă cutremure, apar și fenomenele suplimentare ale erupțiilor vulcanice și ale valurilor seismice de la suprafața apei.

Activitatea vulcanică de sub zonele de subducție este ușor de explicat. Pe măsură ce o placă crustală este forțată sub alta, frecare dintre cele două încălzește rocile până la punctul în care erupe prin orice loc mai slab de la suprafața plăcii superioare. Rezultatul est un arc vulcanic sub gropile abisale care marchează subducția, care uneori se transformă într-un lanț de insule. Japonia însăși este o uriașă construcție a vulcanilor.

Undele de șoc create și de cutremure și erupțiile vulcanice pot cauza un tsunami, care literal se poate traduce din japonezul „val de port”. Acestea se numesc uneori și valuri mareice, dar nu au nici o legătură cu marea. Tsunami-urile sunt în esență unde de șoc născute în apă din tulburările seismice. Poate cel mai plastic termen pentru aceste valuri vine din țările de limbă spaniolă din vestul Americii de Sud. Acolo, valurile de apă seismice se numesc *maremotos* (cutremure de apă), opuse termenului de *terremoto* (cutremur de pământ).

Călătorind adânc în apele oceanului, tsunami-urile pot să treacă neobservate. Undele de șoc de la cutremurul din Aleutine din 1946 au călătorit până în Hawaii fără să ia forma unui zid de apă masiv. Vasele au trecut peste ele fără să remarcă nimic deosebit.

Abia atunci când aceste unde de șoc ajung în apele puțin adânci din apropierea țărmului sunt împinse în sus și încep să prindă înălțime. Ele iau forma unor valuri care se sparg, ca mai toate valurile la țărm. Frecarea încetinește fundul valului, astfel încât vârful cade în față. Dar amplitudinea acestor valuri poate ajunge la sute de metri.

Apele puțin adânci încetinesc tsunami-urile. Prin ape adânci, acestea călătoresc cu viteze de peste 1200 de kilometri la oră. În zona litorală, ele sunt frânate la 80 de kilometri pe oră. Dar puterea distructivă a tonelor de apă mișcându-se la asemenea viteze prezintă un mare pericol potențial pentru viețile omenești, pentru construcții, ba chiar poate însemna distrugerea în întregime a unor insule.

Alt amănunt care trebuie luat în seamă este acela că, cu cât e mai îngustă trecerea către țărm, cu atât mai violent lovește valul seismic. Un caz ilustrativ este Golful Lituya, un fiord în „coada de tigară” a Alaskăi, la aproximativ 250 de kilometri nord de Seward. Înconjurat din trei părți de țămuri stâncoase, golful măsoară cinci kilometri în lungime și un kilometru și jumătate în lățime.

Pe la gura golfului trece o falie tectonică, iar când cutremure puternice scutură marea, de pe pereții stâncoși cad avalanșe masive. La toate acestea se adaugă și deplasări ale fundului golfului, rezultatul final fiind niște valuri seismice uriașe. Pe 9 iulie 1958, un cutremur puternic a scuturat nouăzeci de milioane de tone de rocă de la circa o mie de metri de pe falezele înalte direct în golf. Valul rezultat care a măturat golful și și-a făcut drum spre mare nu a cauzat mari pierderi materiale sau de vieți omenești (au fost doar doi morți), din cauză că evenimentul a avut loc într-o zonă îndepărtată. Ar trebui să ne bucure acest fapt, pentru că oamenii de știință care supravegheau zona au măsurat valul și au ajuns la concluzia că a avut o înălțime de 536 de metri – cel mai înalt val cunoscut în istorie.

Deși știința are acum teorii care pot explica aceste fenomene și chiar echipament adecvat de măsurare a lor, mecanismele de detectare înainte de producere sunt încă de domeniul viitorului. În aceste fenomene constă, probabil, ciudatul pericol care îi pândește pe marinari și chiar pe piloții de avioane care trec prin zone ca Triunghiul Dragonului.

Cel mai apropiat echivalent făcut de om al unei eliberări de energie de tipul unei explozii vulcanice este detonarea unei încărcături nucleare. Pe lângă fum și aburi, vulcanii emit și nori piroclastici, material rupt din vulcanul însuși, de la particule de cenușă microscopice până la blocuri de stâncă de zeci de metri diametru. Vulcanii aruncă și „bombe”, bucăți de material pe jumătate solidificat, cu forța unor proiectile de artilerie. Toate acestea sunt pericole fizice evidente pentru orice vas sau avion care trece prin zonă.

Se știe că erupțiile afectează și curenții de aer și vremea. În recente erupții din Triunghiul Dragonului, fumul, cenușa și aerul fierbinte au fost ridicate la 2000 de metri în aer în 1969, la aproape 3000 în 1974 și la 4000-4500 în 1952. Fenomenele atmosferice care însoțesc erupțiile mari includ furtuni cu descărcări electrice și vânturi ciclonice, un pericol foarte clar pentru traficul naval și aerian.

Un pericol deosebit pentru vasele de pe mare îl constituie valurile seismice, care bântuie oceanul după activitatea seismică. Pericolul poate trece neobservat în ape adânci, dar zona Triunghiului Dragonului este presărată cu mici insule, recifuri și bancuri de nisip, locuri în care valurile își manifestă toate efectele mortale. O navă surprinsă de un asemenea zid de apă poate fi răsturnată și scufundată în câteva secunde, trasă în străfunduri de puterea tonelor de apă.

Martorii activității tsunami-urilor au făcut relatări incredibile despre vase ancorate înfășurate în lanțul propriei ancore, după ce s-au rotit în jurul axei longitudinale ca niște titireze, sau vase aruncate pe stânci, sau pur și simplu îngropate de apă și niciodată văzute după aceea. Un vas prins pe nepregătite de lovitura unui tsunami are o

șansă uriașă de a dispărea pur și simplu, fără să aibă timp să trimită prin radio un SOS.

Un alt fenomen asociat cu vulcanismul și activitatea seismică este acela al mării care fierbe. Iată relatarea unui martor ocular al evenimentelor cutremurului din larg din 1854:

Primul șoc l-am simțit la 9:15 dimineața; a fost foarte puternic, iar la capătul a cinci minute apa din golf a început să se umfle și să fiarbă, de parcă ar fi izbucnit dintr-o dată mii de izvoare; apa era amestecată cu noroi... și s-a aruncat spre oraș și spre uscatul de pe partea cealaltă cu o forță mare de lovire.

Din această descriere, este posibil ca eliberarea unei imense cantități de gaze să fi însoțit cutremurul. Unii teoreticieni chiar au emis ipoteza că cutremurele submarine pot deveni considerabil mai periculoase când sunt însoțite de emisia de gaze. Să ne gândim la efectul unei bule gigantice de gaz otrăvitor, posibil volatil, eliberat de fundul oceanului. Șocul trecerii lui prin apă s-ar adăuga valurilor seismice. Și ce s-ar întâmpla dacă o asemenea bulă ar ajunge la suprafață și ar detona? În cea mai optimistă variantă, ar rezulta un tsunami, însoțit de o agitație serioasă a apei în zona în care a ieșit bula. O navă prinsă într-o asemenea zonă ar fi imediat imobilizată și apoi trasă în jos de vârtejurile submarine rezultate din masiva mișcare de materie.

Înainte de a respinge ipoteza ca fiind prea fantezistă, ar trebui să menționăm rapoartele vasului de cercetare *Melville*, care, pe 11 octombrie 1987, a fost lovit de gigantice bule de gaz. Coca s-a zguduit și vasul aproape s-a răsturnat. Mai târziu, s-a determinat că un vulcan submarin a crupt exact sub poziția vasului.

Poate că echipajul și oamenii de știință de pe *Melville* au fost norocoși și vulcanul nu a emis prea mult gaz. Cazul pare a fi similar cu cel al lui *Kaió Maru nr. 5*, care a dispărut misterios pe locul apariției

unui vulcan submarin. Poate că a fost o erupție mai intensă, sau poate că a fost mai mult gaz, care a dus vasul la fund fără să lase o urmă.

Activitatea seismică are și efecte mult mai subtile decât aceste mișcări masive ale crustei terestre sau ale apelor oceanului. Într-un mod încă necunoscut, ea afectează și forța invizibilă pe care noi o numim magnetism.

Cutremurele din Triunghiul Dragonului sunt binecunoscute pentru efectele lor magnetice – magneții își pierd sau își recapătă proprietățile magnetice. În timpul unui cutremur de la mijlocul secolului al XIX-lea, martorii au remarcat că niște cuie atașate ferm de magneți au căzut, de parcă ar fi fost întrerupt câmpul magnetic. Un episod chiar mai interesant s-a întâmplat cu o navă din portul Tokyo, în timpul marelui cutremur din 1923. Efecte magnetice ciudate au fost observat atât înainte, cât și după cutremur, inclusiv acele cadranelor de control rotindu-se necontrolat. Acest fenomen este familiar și în Triunghiul Dragonului, și în cel al Bermudelor – fenomen care poate că va fi explicat când japonezii și alții vor cerceta mai amănunțit componenta magnetică a activității seismice.

Pentru japonezii înșiși, a trăi într-o zonă cu cutremure permanente pare să fie o atitudine fatalistă în fața vieții. Acest lucru a fost observat de observatorii occidentali după multe dezastre seismice. Proprietarii de case priveau, paralizați, cum bunurile lor ard, în loc să lupte cu flăcările.

Poate această atitudine poate fi percepută și în comunitățile care își reiau viața normală în zone afectate de vulcanism activ. Fotografii ale unor copii care poartă pălării tari în drumul spre școală din cauză că acest drum trece pe lângă o deschidere despre care se știe că aruncă pietre sunt mai mult decât material de umplură pitoresc din reviste. Ele reprezintă un mod de viață la care este obligată o societate cu prea mulți oameni și insuficient pământ.

Dar în nici un caz nu se poate spune că japonezii trec indolent cu vederea avertismentele activității seismice și vulcanice. Într-adevăr, ei sunt probabil cei mai conștienți oameni din lume în privința

cutremurelor. Recentele erupții vulcanice de pe o insulă din Triunghiul Dragonului au dus la evacuarea a mii de oameni. Guvernul japonez a adoptat în 1978 o moțiune de cheltuire a 3 miliarde de dolari pe an pentru pregătirea măsurilor în caz de cutremur.

Japonia nu a mai fost lovită de un cutremur major în ultimii ani*. Un cercetător, analizând istoria seismică din Tokyo începând cu anul 818 e.n., a emis ipoteza că zona a suferit cutremure de gradul opt sau mai mare pe scara Richter la fiecare șaizeci și nouă de ani, plus sau minus treisprezece ani. Ultimul mare cutremur a avut loc la Tokyo în 1923, termenul se apropie.

Seismologii chiar oferă un posibil epicentru al cutremurului în regiunea de coastă Tokai, de la sud de Tokyo. Deși din timp în timp regiunea a avut mici cutremure, nu a existat nici unul important din 1854, când orezăriile, livezile și satele pescărești au fost devastate și au murit 3000 de oameni. În ciuda mișcărilor telurice ocazionale (din care una a costat douăzeci și una de vieți), tensiunea s-a acumulat fără o reală eliberare. Au fost măsurate semne ale acestei acumulări de tensiune, cum ar fi căderea cu circa o jumătate de metru a zonci litorale. Dar și zona s-a dezvoltat: în această zonă pe vremuri rurală trăiesc cam șase milioane de oameni, în 170 de orașe. Un cutremur catastrofal ar putea cauza nenumărate pierderi de vieți omenești și de bunuri. Iar dacă șocul s-ar propaga pe linia de falie spre Tokyo, atunci catastrofa ar fi serios amplificată.

Din aceste motive, japonezii amintesc regulat de pericolele care îi amenință, până la aceea că au declarat ziua de 1 septembrie – ziua catastrofalului cutremur din 1923 – ca Ziua Națională pentru Prevenirea Dezastrelor.

Un semn vizibil al zbuciumatei istorii seismice a zonei Tokyo poate fi văzut pe promontoriile din jurul Golfului Tokyo. Frământările de-a lungul secolelor au ridicat stâncile, care au fost lent erodate de valuri și au creat mici plaje – care la rândul lor s-au ridicat considerabil

*) Cartea a fost scrisă înainte de marele cutremur din zona Kobe, de la mijlocul anilor '90 (n.t.).

deasupra nivelului mării la următorul cutremur. Faleze se pot vedea asemenea foste plaje stratificate, ridicate pe măsură ce pământul s-a tot ridicat.

Ridicări similare de mase de pământ și ale fundului oceanului au avut loc încontinuu în Triunghiul Dragonului, creând mari pericole pentru navigatori. Dar fenomenul are loc pe cuprinsul întregului Ocean Pacific. În insulele Fiji, Golful Resolution, numit astfel după vasul căpitanului Cook, este acum prea puțin adânc pentru a mai putea adăposti o asemenea corabie.

Totuși, fiecare ridicare a solului are o contraparte de scufundare. Cutremurul din Vinerea Mare, din Alaska, din 1964, oferă o ilustrare izbitoare a fenomenului, de fapt cea mai mare din timpurile istorice. O sută cincizeci și cinci de mii de kilometri pătrați au fost ridicați de acest cutremur, în timp ce alți o sută douăzeci și cinci de mii de kilometri pătrați s-au scufundat. Insula Kodiak a fost atât de afectată, încât una dintre puținele clădiri care au rămas în picioare după șoc, o clădire guvernamentală, are acum primul nivel sub apă în timpul mareelor înalte.

Cutremurul din Alaska a afectat aceste mase de pământ cu doar câțiva metri. Dar nu este oare posibil ca întregi culturi să fi fost șterse de pe suprafața pământului prin simpla scufundare a uscatului? Dovezi incitante au fost descoperite în această privință în culturile insulare împrăștiate prin tot Pacificul.



Insulele incerte

Fiind cel mai întins ocean al lumii, Pacificul are suficient loc pentru a ascunde incredibile mistere, ca și puterea de a crea minuni uluitoare. Cel mai mare val oceanic a fost măsurat în mijlocul Pacificului, de petrolierul american *Ramapo*. Vasul naviga cu pupa în vânt, în timpul unei furtuni, când ofițerul de punte a descoperit un val imens în urma navei. Observând de pe catarg vârful valului, ofițerul nu a avut decât să-și aplice cunoștințele de geometrie pentru a calcula că valul avea o înălțime de 35 metri. Valurile produse de vânt înalte de cel puțin trei metri sunt considerate semne de vreme rea.

Vastele spații ale Pacificului permit apariția unor variații meteorologice extreme. Furtunile și uraganele ciclonice, cunoscute sub numele local de taifunuri (de la chinezescul *t'ai fung* – vânt mare), au literalmente la dispoziție mii de kilometri pătrați pe care să crească, lipsind masele mari de pământ care să le îmblânzească. Cea mai mare viteză înregistrată vreodată cu un anemometru a fost de 281 de kilometri pe oră, viteză de la care fie aparatul nu a mai vrut să funcționeze, fie instalația a fost cu totul smulsă de vânt. Meteorologii au estimat că vânturile ciclonice pot ajunge la 320 de kilometri pe oră. Se crede că unele taifunuri produc vânturi de până la 400 de kilomeri pe oră.

Cele mai mari pierderi din cauza condițiilor meteorologice din timpul celui de-al doilea război mondial s-au datorat unui taifun care a lovit Flota a Treia a amiralului Halsey, în timpul unei adunări pentru

alimentarea cu combustibil. Fără știrea ofițerilor meteorologi, flota se îndrepta direct spre locul trecerii taifunului. Centrul furtunii a trecut atât de aproape de portavionul *Was*p, încât proaspăt inventatul radar a putut să înregistreze pentru prima oară în istorie centrul unui taifun. Avioanele au fost smulse din ancore și catapulte și au fost rupte în bucăți, sau au măturat punțile, cauzând incendii și distrugerii. Vasele s-au înclinat până la unghiuri pe care marinarii nu le-ar fi crezut posibile.

Trei distrugătoare s-au înclinat prea mult. Apa a pătruns prin tuburile de aerisire și vasele s-au scufundat. Într-o perioadă de mai puțin de o oră, și pe o rază de peste 160 de kilometri, cele trei vase au luat calea adâncurilor. Încă șase vase au fost avariate, iar 800 de oameni au murit.

Când un taifun găsește în drum o insulă, vânturile spirale pot să bată uscatul timp de douăzeci și patru de ore. Dar acesta nu este singurul efect periculos al taifunului. Ciclonul spiral poate literalmente să „ridice” apa într-un clopot uriaș. Când acest dom întâlnește țărmul, el amplifică mult marea – uneori cu zece metri. Această forță, adăugată la valurile care oricum bat țărmul, poate distruge orice structură construită de om, iar în cazul insulelor foarte joase vegetația este luată pe sus, iar populația măturată.

Nu este de mirare că în timpurile vechi asemenea furtuni au fost atribuite zeilor înșiși.

Perturbații ciclonice, care devin niște simple ploi torențiale locale, sunt periculoase pentru vasele mai mici, dar s-au relatat situații în care vase mari au trecut direct prin ele, cu pagube minime, sau fără pagube.

Deși pe cei 16.000 de kilometri dintre Asia și America de Nord nu există întindere importantă de uscat, există nenumărate insule mici, care adesea formează lanțuri sau arhipelaguri. Acestea sunt vârfulurile unor munți submarini care se ridică de pe fundul Pacificului și care în câteva cazuri depășesc de la poale la vârf înălțimea Everestului.

Majoritatea acestor insule sunt de origine vulcanică, lucru vizibil din forma lor rotundă. Chiar și insulele mai mari din Hawaii, cu contururile lor neregulate, sunt doar niște domuri vulcanice neregulate, sau grupuri de vulcani, ale căror forme inițiale au fost erodate de mare.

Examinând harta Pacificului, vedem că grupurile de insule par grupate sub formă de arce. Geologii Jason Morgan și J.T. Wilson, fondatorii teoriei plăcilor tectonice, consideră că insulele s-au format pe cale vulcanică pe măsură ce plăcile au trecut peste „liniile fierbinți” ale crustei terestre, creând linii de vulcani care s-au ridicat de pe fundul oceanului. Dezvoltând teoria, Morgan a emis ipoteza că „arcurile de insule” arată direcțiile plăcilor tectonice în ultima sută de milioane de ani. Curbura arcului ar reprezenta o schimbare a cursului plăcii Pacificului, inițiată acum patruzeci de milioane de ani.

Această teorie are toate șansele să fie probată de descoperirea sutelor de *guyot*-uri, munți marini ale căror vârfuri plate nu ajung la suprafața oceanului – sau, cel puțin, nu în zilele noastre. Probele prin dragare luate pe aceștia conțin urme de corali, care nu se pot dezvolta decât în apele calde și puțin adânci, aproape de suprafață. De asemenea, unii munți submarini se află destul de aproape de suprafață. Erben Guyot este un munte submarin aflat la treimea distanței dintre San Francisco și Hawaii. Vârful lui este la doar 120 de metri sub nivelul apei.

Vârfurile plate ale munților marini par să fi fost modelate sau erodate de forțe care se găsesc de obicei la suprafață. Cu cât aceștia se află mai departe de zone vulcanic active, cu atâtă par să fie mai plăți și mai la adâncime. Poate că în mișcarea lor departe de liniile fierbinți aceste foste insule nu au mai avut puterea de a rămâne deasupra valurilor.

În Pacificul de Nord, mai rece, insulele sunt aproape exclusiv vulcanice. Numeroasele „jima” din lanțul Ogasawara sau Bonin sunt toate vulcani erodați. În ape mai calde, insulele Pacificului intră în trei clase, care par să indice trei stadii diferite ale unui proces evolutiv.

Primul stadiu este insula vulcanică cu un recif de coral împrejur. Coralul nu este o rocă, ci exoscheletul protector al unui animal marin de tip polip, care trăiește în apele puțin adânci din jurul insulelor. Exemple de insule cu cununi de corali sunt Tahiti, Nauru și Rarotonga.

A doua clasificare – sau stadiu – este insula-barieră de corali. Aici insula constă dintr-o lagună centrală liniștită, înconjurată de o barieră circulară de corali, care are de obicei o spărtură prin care vasele pot intra în lagună. Teoria spune că adevăratul vulcan se află în acest stadiu în curs de scufundare. Totuși, în timp ce insula inițială se scufundă, inclul de coral de pe vechea linie a litoralului continuă să crească, menținând forma dinainte, ca un fel de fosilă a insulei. Exemple de asemenea insule sunt grupul Truk și Ponape, ale cărei ruine ciclopice se crede că ar continua în zona scufundată în mare.

A treia clasă de insule este constituită de atoli, insule circulare făcute complet din corali, cu o lagună cu apă liniștită în centru. Coralul crește cel mai bine în ape agitate, cum sunt cele din partea dinspre mare a unui atol, mai degrabă decât în lagune liniștite, unde nisipul rămas de la insula inițială deja dispărută poate efectiv să „sufoc” polipii. Un atol ar putea fi denumit cimitirul unei insule. Totuși, mulți atoli sunt locuiți. Locuri atât de familiare din al doilea război mondial, cum ar fi insulele Wake și Midway, sau Eniwetok, locul testelor atomice, sunt atoli.

Înălțimile insulelor variază pe o plajă largă. Grupul Truk are insule care ajung la peste 300 de metri deasupra nivelului mării. În apropiatele insule Marshall, un lanț de atoli, cel mai înalt „vârf” se înalță la mai puțin de 11 metri.

Pericolul care paște mereu aceste întinderi mici de uscat, foarte joase, poate fi ilustrat de o legendă din insula Pukapuka, din arhipelagul Cook. Insulă mică, fără valoare comercială ridicată, aceasta fusese lăsată în grija Societății Misionare din Londra. Totuși, insula are o istorie păstrată printr-o genealogie orală care se întinde pe douăzeci și două de generații. Etnologii Ernest și Pearl Beaglehole

au consemnat această poveste epică în anii '30. În ea era vorba și de „te mate Wolo” – „marea moarte” petrecută în secolul al XVII-lea. Se pare că în acea epocă băștinașii ajunseseră atât de nevoiași, încât începuseră să jefuiască mormintele strămoșilor. Zeii mânioși au trimis un tsunami care a redus populația de la câteva mii de oameni la două femei și cincisprezece bărbați. În vremuri mai recente, un val mareic a ras insula Toka, o insuliță învecinată, în 1914.

Această istorie s-a repetat și cu insula Majuro. Lăudată de scriitorul și poetul Robert Louis Stevenson ca „Perla Pacificului”, ea este locul în care acesta și-a petrecut ultimii ani, scriind, printre altele și *Insula comorii*. Majuro este de fapt o reunire a trei insule coraliere mici, legate printr-un drum suspendat. Are o lungime de circa 200 de metri și este lată doar cât să permită existența unui drum. Când un tsunami a lovit insula, în 1979, Majuro a fost complet devastată și încă nu și-a revenit complet nici în ziua de astăzi. Dacă valul ar fi fost doar puțin mai mare sau mai puternic, întreaga populație a insulei ar fi fost exterminată – și poate insula însăși ar fi fost distrusă.

Insulele Tuanaki, aflate la sud-est de Rarotonga, reprezentau, după spusele vizitatorilor din 1842, o oază a Mărilor Sudului necoruptă de contactul cu modul de viață vestic și cu bolile aduce de obicei de echipajele balenierelor și de alți marinari. Dar când, în 1844, au fost trimiși acolo misionari, nu au putut să le localizeze; insulele dispăru-seră, împreună cu fericiții lor locuitori, care prin urmare au pierdut șansa de a fi civilizați.

În februarie 1946, observatorii unei nave de război britanice, HMS *Urania*, au văzut o insulă ridicându-se din Pacific, la 320 kilometri sud-vest de Tokyo. Cele două conuri ale insulei aveau o înălțime de aproximativ 15 metri, deși oceanul avusese acolo o adâncime de cinci kilometri. Insula avea mai mult de un kilometru pătrat. Amiralitatea britanică a dat insulei numele *Urania*. Dar insula s-a scufundat două luni mai târziu.

Hărțile lumii, și în special hărțile Pacificului, abundă în insule cu semne de întrebare, sau cu notații de tipul „îndoielnic”. Aceste insule au fost descoperite, latitudinea și longitudinea marcate, dar nici o altă navă nu a reușit să le vadă vreodată.

Cartografi mai puțin critici sau mai puțin grijulii lasă aceste insule pe hartă, dar omit semnele de dubii. După cum relatează Henry Stommel, autorul *Insulelor dispărute*, într-un birou al unei companii aeriene se putea vedea o hartă la scară mare a lumii, cu o poziție numită „Insula Morrell”, scrisă cu litere de o șchioapă, la extremitatea nord-vestică a Insulelor Hawaii. „Descoperitorul”, Benjamin Morrell, a avut la vremea lui parte de o oarecare faimă, fiind autor de cărți populare despre expedițiile lui. Există unele indicii că unele din aventuri și le-a inventat, dar există și posibilitatea ca Morrell să fi fost un navigator atât de prost, încât să fi debarcat în 1823 de fapt în insula Cure, mult mai la est.

Stommel atribuie multe descoperiri dubioase de insule navigației deficitare. Dacă pentru aflarea latitudinii navigatorii nu aveau decât să „ochească” bine soarele, problema determinării precise a longitudinii a rămas nerezolvată până spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, și așa depinzând de cât de bune erau cronometrele folosite pentru estimarea distanței față de Primul Meridian de la Greenwich. Până atunci, navigația celestă depindea de o notare scrupuloasă a ciclurilor lunii, de multe calcule și de o cantitate considerabilă de noroc. Dar această metodă primitivă implica posibile imprecizii, până la 15 grade, asta însemnând mai mult de 1600 de kilometri.

Alte erori în cartarea insulelor provin din miraje. Un submarin american aflat în apropierea strâmtorii Formosa în 1944 a văzut un convoi de vase presupus japoneze și s-a pregătit de atac. Dar când atacul era pregătit, vasele au dispărut – de la o clipă la alta. Iar cel mai apropiat convoi era la peste 150 de kilometri depărtare. Ținta de atacat fusese un miraj.

Sistemele de navigație prin satelit au readus în atenție metoda astrală, într-o formă nouă și mult mai precisă. Chiar și în epoca

cronometrelor, impreciziile creau probleme. Câștigul sau pierderea a câteva secunde se puteau acumula dezastruos în timpul călătoriilor lungi, când comparația cu ceasurile din porturile civilizate nu se putea face atât de des. Există povestiri despre vase întoarse din călătorii lungi cu cronometrele dereglate cu până la două ore. Bineînțeles, acest lucru înseamnă că determinarea longitudinii era catastrofal de imprecisă.

Aproape 500 de ani de călătorii de-a lungul și de-a latul Pacificului au făcut ca numeroase insule descoperite să fie localizate eronat, creând insule-fantomă la sute sau chiar mii de kilometri de adevăratele pământuri. Unele erau pure fantezii, cum ar fi Insulele Aurului și Argintului, Rica de Oro și Rica de Plata, ipotetic așezate la est de Japonia. Căutarea acestor insule bogate a însemnat sfârșitul carierei exploratorului spaniol Sebastián Vizcaino, care avea sarcina de a cartă și de a pregăti pentru colonizare coasta Californiei. Acest proiect întrerupt avea să fie reluat abia peste 150 de ani, astfel încât prezența spaniolă – și, mai târziu, cea mexicană – nu aveau să fie deloc puternice, făcând astfel posibilă anexarea de către America.

Dar spaniolii au continuat căutarea insulelor până în 1768, când au abandonat, în sfârșit, proiectul. Cu toate acestea, un căpitan spaniol chiar a debarcat într-o insulă din presupusa zonă, în 1801, poziția rezultată rămânând în atlasuri și hărți până în 1922.

În mod similar, în timpul marilor distribuii de pământ de dinaintea Războiului Civil, au apărut numeroase cereri de atribuire a unor insule cu guano în teritoriul ce avea să fie numit Polinezia Americană. Motivul acestor pretenții era acela de a determina companiile de guano să ceară protecție de la guvernul american; pentru aceasta, în *New York Tribune* a scăpat o mică informație despre insule cu guano.

Ziarul tipărise o listă cu patruzeci și opt de insule, între care nume familiare ca Malden, Christmas și Howland. Dar cartografiile moderne au descoperit multe greșeli de scriere, plus grave imprecizii în latitudine și longitudine. Unele greșeli erau grosolane, de tipul înlocuirii

longitudinii vestice cu cea estică, dar, cu toate corecturile, în final douăzeci și una de insule din listă au rămas cu mari dubii.

Vincent Gaddis, autorul cărții *Orizonturi invizibile*, notează că în 1858 guvernul Statelor Unite a publicat o listă de peste o duzină de insule aflate în Pacificul de Sud și a pretins suveranitatea asupra lor „conform Legii din 18 august 1856”. Dar, întrucât nici una dintre aceste insule nu a fost vreodată cercetată sau localizată corect pe hărți, Statele Unite au pierdut teritorii care se pare că n-au existat niciodată.

Alte insule, chipurile descoperite în Pacificul de Sud, au fost înscrise pe hărți sub nume ca Ducele de York, Marele Duce Alexandru, Monks, Favorite, Dangerous și Massacre, toate efemere, dispărând după prima lor localizare. S-ar putea pune întrebarea cine i-a explicat ducelui de York că insula care-i purta numele a dispărut.

În 1885, o insulă din grupul Tonga s-a ridicat deasupra nivelului mării cu aproape 100 de metri și părea să se fi stabilit definitiv la un diametru de trei kilometri. Insula, numită Falcon, a dispărut subit, dar a reapărut în 1927 și acum pare să fie staționară la circa 30 de metri deasupra nivelului mării.

Datorită confuziei din cercurile maritime despre insulele care apăreau și dispăreau, în 1875 căpitanul sir Frederick Evans, hidrograf însărcinat cu hărțile amiralității Marinei Britanice, a cercetat problema insulelor îndoielnice din Pacific și a șters din hărțile sale 123 de puncte, inclusiv trei care chiar erau insule reale.

Erorile de navigație nu explică, totuși, debarcărilor și descoperirile unor corpuri de uscat mari, făcute de marinari de încredere, insule care nu pot fi duplicate. De exemplu, în 1687, căpitanul unei nave britanice angajate pe lângă marina de război, Edward Davis, a ajuns la o insulă în vestul Americii de Sud. În cartea sa de călătorii din 1699, navigatorul Dampier scrie:

Căpitanul Davis mi-a spus mai târziu că... la cinci sute de leghe de Copiapó, de pe coasta Chili [sic] (Chile), la latitudinea

de 27 de grade sud, a văzut o mică insulă nisipoasă chiar în față; și că spre vest de aceasta a văzut o fâșie lungă de uscat destul de înalt, care se întindea cât vezi cu ochii spre nord-vest.

Acest pământ a devenit cunoscut sub numele de Țara lui Davis și a dat naștere multor comentarii în secolul al XVIII-lea, cum că ar fi parte din Continentul de la Antipozi, presupusa masă continentală care trebuia să echilibreze greutatea Europei, pe care mulți o așteptau în Pacificul de Sud.

Când Jacob Roggebeen a navigat în zonă, în 1722, nu a descoperit nici urmă de Țara lui Davis – singurul pământ găsit a fost Insula Paștelui, care în nici un caz nu putea fi confundată cu descrierea dată de Davis.

Totuși, există documente maritime spaniole care relatează că în 1576 un navigator, Juan Fernández, după ce a luat calea largului Pacificului, pentru a evita curenții puternici de lângă coastă, într-o călătorie de la Callao la Valparaíso, a debarcat pe un uscat. După o călătorie de o lună, el a întâlnit un pământ cu „gurile unor râuri foarte mari, din care și din ce au lăsat băștinașii să se vadă și pentru că erau atât de albi și atât de bine făcuți și întru totul diferiți de aceia din Chile și din întregul Peru”, Fernández a dedus că dăduse de un pământ cu totul nou, poate un nou continent.

Avem, deci, doi marinari care întâlnesc o întindere de uscat destul de mare, care vorbesc despre locuitori, la un interval de peste o sută de ani. La mai puțin de cincizeci de ani după ultimul raport, acest pământ nu mai exista. În 1912, un vas britanic, *Glewalon*, a văzut o insulă în apropierea Insulei Paștelui. Când un vas chilian de antrenament a navigat până acolo, pentru a verifica, și-a petrecut trei săptămâni căutând, iar sondările lor arătau că oceanul este adânc de aproape trei kilometri. Insula Sarah Anne a rezistat pe hărți aproape o sută de ani. În 1932, căutarea insulei, care ar fi trebuit să se găsească în drumul eclipsei totale de soare din 1937, nu a relevat decât întinderea oceanului.

Insula Hunter era o insulă locuită, numită după descoperitorul ei, căpitanul balenierei *Donna Carmelita*. Debarcând acolo în 1823, căpitanul Hunter a descoperit polinezieni inteligenți și civilizați, care aveau ciudatul obicei de a-și amputa degetul mic al mâinii stângi de la a doua articulație. Locația a fost notată cu grijă, ca și cea a insulei apropiate, numite Niaufu, sau Insula Conserveelor. Totuși, alți navigatori veniți în zonă nu au văzut niciodată insula.

Insulele St. Vincent au fost descoperite de spaniolul Antonio Martinus în 1789, iar în 1824 un preot catolic a întocmit un raport despre șederea lui în aceste insule locuite. El le-a descris navigatorului și scriitorului Benjamin Morrell, ca fiind împădurite, cu porturi bune. Morrell a petrecut mai bine de o lună cercetând zona în 1825, dar n-a găsit decât apă, adâncimea mării fiind de 250 de metri.

În 1860, un vas de război american, USS *Levant*, a dispărut între meridianele 133 și 138 vest și între paralelele 15 și 20 nord. S-a presupus că s-a ciocnit de o insulă netrecută pe hartă. Când o navă de linie și un crucișător au fost trimise să investigheze, nu au găsit nici USS *Levant*, nici insula.

Mai este și dispariția lui Tuanaki, din apropierea insulei Rarotonga. Între 1840 și 1860 mai multe baleniere au raportat existența ei. O tentativă a unei nave a misionarilor de a ajunge la insulă, în 1844, a eșuat. Misionarii au raportat că insula a dispărut. În 1876, două vase au trecut în locul respectiv, dar nu au descoperit nimic.

În insulele Noile Hebride, un ofițer american, comandantul Meade, naviga prin zonă la bordul USS *Narragansett*, în 1872-73. În Jurnalul de Însemnări, el notează că o insulă vulcanică locuită din apropiere a erupt și a dispărut, iar „supraviețuitorii s-au salvat cu mare dificultate”.

Erupții similare au trimis insula japoneză Unsen sub nivelul mării, în 1793, cu o pierdere de 50.000 de vieți, iar un tsunami a inundat insula Uryu-Jima, din lanțul Ogasawara, în 1596. Au murit patru mii de oameni, iar puținii supraviețuitori au ajuns la insulele principale

cu ajutorul vaselor de pescuit. Mai recent, 13.000 de oameni au părăsit insula Oshima, când un vulcan a devenit activ.

Dacă luăm în seamă ridicările și coborârile alternative ale fundului oceanului Pacific, este pe deplin justificată teama locuitorilor uscatului din acest ocean că pământul lor ar putea să revină în adâncuri, mai ales în marile orașe și porturi construite la nivelul mării, în „cercul de foc”. Căci exact aici s-a amplificat în ultimii ani activitatea vulcanică.

Pe fundalul unei asemenea posibilități, când insule întregi pot să piară, dispariția câtorva vase sau avioane pare aproape un fleac; dar pentru o țară insulară ca Japonia, este o problemă foarte serioasă. Tot ce se poate spune cu certitudine este că nimeni nu știe cu siguranță cum – sau când – se vor dezlănțui din nou titanicele forțe ale Pacificului și ale Triunghiului Dragonului.



Pământuri scufundate și civilizații disparute

Așa cum geologia își are uniformiștii și catastrofiștii ei, și cu studiul istoriei se întâmplă la fel. Și, la fel, punctul de vedere catastrofist este privit de istoricii ortodocși la fel cum îl priveau geologii ortodocși cu treizeci de ani în urmă. Punctul de vedere ortodox al istoriei ne oferă o succesiune ordonată a culturilor și cunoașterii, de la civilizația mesopotamiană și vechiul Egipt la Grecia și Roma, cu un recul în timpul Evului Mediu, urmat de un avânt al cunoașterii în timpul Renașterii și triumful culturii de astăzi.

În mod esențial, acest punct de vedere este fixat asupra civilizației occidentale, cu o mică adăugire a culturilor concurente din Extremul Orient. Totuși, există culturi întregi, cum ar fi cea din Creta minoică, din valea Indusului, sau Maya, de exemplu, despre care se cunosc puține lucruri. Chiar și atunci când există documente scrise, ele sunt adesea de nedescifrat.

Istoria ortodoxă este foarte reticentă la ideea unor culturi mai simple, străvechi, care să aibă ceva asemănător cu cunoașterea modernă; adesea, exemple de înaltă tehnologie sunt catalogate în categoria convenabilă de „obiecte de cult”. Aceasta s-a întâmplat când un cercetător a descoperit un dispozitiv care s-a dovedit o baterie electrică din antichitate. Alt arheolog a descoperit o lentilă perfectă în ruinele

de la Ninive – făcută cu 1900 de ani înainte ca cineva să presupună că așa ceva ar fi posibil. Descoperirea a fost imediat declarată bijuterie.

Un filosof de la MIT, Thomas Kuhn, a folosit termenul de „paradigme științifice” pentru noțiunile fundamentale descoperite de oamenii de știință privitor la modul în care funcționează lumea. Din când în când, apare câte o descoperire atât de importantă, de fundamentală, încât este nevoie de o schimbare de paradigmă. De pildă, pe vremuri se *știa* că Pământul este situat în centrul Universului. Timpul și spațiul erau absolute. Dar întrucât paradigmele se modifică, lucrurile bine încetățenite despre felul cum merge lumea trebuie să fie aduse în rând cu fluxul viguros de informații care contrazic paradigma.

Timp de mulți ani a existat un asemenea flux de informații – din folclor și legende, din similitudini lingvistice de ambele maluri ale Atlanticului și, mai recent, din locuri antice aflate în apele Caraibelor, din ruinele submarine aflate în Atlantic, în apropiere de Madeira, lângă coastele spaniole și marocane, din dovezile existenței în insulele Canare a unei civilizații „antediluviene” – din toate acestea rezultă că a existat pe vremuri o civilizație dezvoltată care s-a scufundat în ocean: Atlantida. Chiar și cu aceste dovezi coroborate, răspunsul istoricilor ortodocși oscilează între scepticism și ostilitate fățișă.

Cum să tratăm, atunci, slabele indicii și dovezi despre o civilizație străveche în vastitatea Pacificului?

Asta pentru că ostilitatea față de ideea unui continent pierdut în Pacific este chiar mai puternică decât cea față de Atlantida. Geologia nu spune că părți ale fundului oceanic s-ar fi aflat cândva deasupra apei și continuă să susțină că o asemenea schimbare nu a avut loc în ultimele milioane de ani, la o viteză care să se poată numi schimbare. Modificările la nivel global se petrec în timpi de ordin cosmic, în nici un caz la scară umană. Aceasta este o paradigmă a științei convenționale: schimbările geologice, cum ar fi deriva continentelor, sau scufundarea zonelor de uscat în mare, au loc în milioane sau în zeci de milioane de ani.

Dar pe orice hartă a Pacificului se poate vedea o zonă uriașă, cunoscută sub numele de Oceania, în care sunt împrăștiate o mulțime de insule vulcanice și de atoli de corali. Unele dintre acestea sunt izolate; majoritatea sunt grupate în lanțuri și arhipelaguri. Multe din ele poartă nume cu rezonanță romantică: Tahiti, Samoa, Hawaii, Tonga.

Dar aceste insule conțin mai mult decât ceea ce ne sugerează romanele de aventuri. Există pe ele o abundență de fenomene care rezistă explicației raționale când folosim noțiunile convenționale de geologie și istorie socială. Aceste fenomene sugerează teorii alternative, neortodoxe, dar nu noi, care să spună că fenomenele în chestiune nu apar ca urmare a unor misterioase anomalii, ci ca o moștenire a unui trecut mai puțin cunoscut.

Cel mai familiar loc al acestui mozaic este Insula Paștelui. Cunoscută și sub numele de Rapa Nui, Insula Paștelui este un loc izolat, aflat la mii de kilometri vest de Chile. A fost descoperită în 1722 de Jacob Roggeveen, explorator olandez, în Duminica Paștelui, pe când acesta căuta Țara lui Davis, un arhipelag mare, care fusese descris a fi în locul acela cu câțiva ani înainte. În privința arhipelagului, Roggeveen nu a descoperit nici urmă.

Mulțumită în mare parte muncii exploratorului și scriitorului norvegian Thor Heyerdahl, lumea este familiarizată cu cea mai remarcabilă enigmă din Insula Paștelui: enormele statui, numite *moai*, care punctează o mare parte a peisajului. Acestea au niște figuri alungite și prezintă torsul și capul și, deși variază în mărime, chiar și cea mai mică poate fi numită „monumentală”.

Piatra din care au fost cioplite *moai* provine dintr-o carieră uriașă, aflată pe locul numit Raru Raraku. Aici a avut loc și cioplirea statuilor. Apoi statuile, înalte de până la douăzeci de metri și cântărind până la treizeci de tone, au fost transportate pe distanțe de cincisprezece kilometri, unde le așteptau platforme uriașe de piatră, numite *ahu*. După aceea, *moai* erau ridicate și puse vertical pe platformele *ahu*,

ulterior aşezându-se deasupra lor şi clemente adiţionale de piatră roşie, caracterizate adesea ca fiind „cocuri”, sugerând că personajele aveau păr roşu.

Cultura actualei Insule a Paştelui nu foloseşte tehnologia necesară mutării şi ridicării acestor sculpturi imense. Nu există o istorie scrisă la care să facă apel savanţii; cultura respectivă nu a folosit un limbaj scris. Când sunt întrebaţi despre *moai*, localnicii sunt foarte vagi. Ei au tendinţa să explice remarcabila întreprindere de mutare a enormelor statui pe un teren accidentat, fără a fi distruse sau măcar afectate, în termeni de magie. Ei spun că s-au folosit incantaţii magice şi vrăji, care au făcut statuile să „meargă”.

Un alt loc din Insula Paştelui, Vinapu, conţine un zid parţial distrus, construit din bolovani mari asamblaţi meşteşugit, cu pietre mai mici folosite pentru umplerea golurilor. Arheologii au remarcat o asemănare frapantă între ruinele de la Vinapu şi cele găsite în Peru, la Cuzco, Machu Picchu şi în alte locuri.

În cartea sa despre Insula Paştelui, *Aku-aku*, Heyerdahl spune următoarele despre *moai* şi celelalte relieve ciclopice din Rapa Nui: „Un lucru este sigur: aceasta nu poate fi opera unor polinezieni cioplitori de lemn, veniţi în canoc... Giganţii cu păr roşu, cu trăsături clasice, au fost făcuţi de nişte marinari veniţi de pe continent cu generaţii de experienţă în manevrarea monoliţilor”.

S-a ridicat şi altă chestiune legată de *moai* din Rapa Nui. Există la cariera de la Raru Raraku un mare număr de blocuri de piatră şi statui în diverse stadii de execuţie, sugerând că a existat o încetare instantanee a lucrului. Ceva a făcut ca artizanii antici să abandoneze brusc munca. Iar despre cauză nu putem decât să emitem ipoteze.

Insula Ponape, sau Pohnpei, este cea mai mare insulă din partea de est a arhipelagului Carolinelor, care la rândul său este cel mai mare arhipelag din Micronezia, constând în aproximativ cinci sute de insule. Ea se află la 5 grade latitudine nordică, cam la 1500 de kilometri nord-est de Noua Guinee. Insula, de origine vulcanică, are

o populație de aproximativ 20.000 de oameni. Populația nu este nici foarte ingenioasă, nici deosebit de harnică. Nu sculptează, nu lucrează în nici un fel piatra și nici nu a manifestat vreodată mari îndemânări tehnologice.

Și totuși, pe coasta insulei Ponape se pot vedea ruinele unui oraș de piatră de o remarcabilă mărime și complexitate. El se numește Nan Madol (cu pronunțiile alternative Nan Modal și Nan Metal). Rămășițele vizibile acoperă 70 de hectare. Orașul a fost construit din gigantice coloane longitudinale de bazalt cristalin, „bușteni de bazalt”, o rocă vulcanică deosebit de tare și de grea. Acești bușteni, din care majoritatea au între unu și patru metri, unii apropiindu-se de opt metri, au fost ciopliți la o distanță de aproximativ 50 de kilometri. O deducție logică spune că pentru transportarea lor până în oraș ar fi trebuit folosite plute.

Nan Madol constă într-un număr de platforme uriașe întinse peste coralul inițial, într-o dispunere ca de tablă de șah. Pe acestea au fost construite un palat, o clădire pentru sărbători, temple, reședințe, morminte, depozite, mausolee și alte edificii. Un dig masiv protejează orașul de ocean, iar o poartă în acel dig permite accesul vaselor în port. „Buștenii” de bazalt au fost aranjați de manieră încrucișată, ca un fel de cabane de bușteni americane, dar făcute din piatră. Nu s-a folosit nici un fel de mortar pentru cimentarea pietrelor.

Orașul pare să fi fost proiectat în trei părți: orașul de jos, unde trăiau regele cu curtea lui și nobilii; orașul de sus, unde erau templele și preoții; și zidurile masive de incintă, conținând magazii, depozite și mausolee.

Nimeni nu știe cât de vechi este Nan Madol. O estimare de 1000 de ani a fost efectuată de Institutul Smithsonian, dar orașul ar putea fi mult mai vechi. Tehnicile de datare cu carbon radioactiv nu funcționează pentru piatră și, ca și în Insula Paștelui, nu există o istorie scrisă, pe care să încercăm să o descifrăm.

Legendeale băștinașilor atribuie construirea lui Nan Madol unor frați, Olsihpa și Olsohpa, care ar fi venit pe insulă într-o canoe marcată și ar fi terminat execuția într-o singură zi, folosind incantații magice, care ar fi determinat pietrele să zboare până la locul potrivit. Există indicii că obiectele adorației din temple erau făpturi ale mării, cum ar fi broaște țestoase sau țiparii. Dar cultura căreia i-a aparținut Nan Madol pare să fi dispărut complet, ca și în cazul Insulei Paștelui, pe când se ciopleau pietrele pentru noi construcții.

Oricum ar fi, simplul fapt al existenței unei asemenea minunății într-un astfel de loc dă naștere multor speculații, cum ar fi aceea lui John MacMillan Brown, în cartea sa *Enigma Pacificului*: „Transportarea peste recif, când fluxul este mare, și ridicarea acestor imense blocuri, din care multe au de la cinci la douăzeci și cinci de tone greutate, la o înălțime de până la douăzeci de metri, presupune existența a zeci de mii de muncitori, bine organizați... și totuși, pe o rază de două mii cinci sute de kilometri nu sunt astăzi mai mult de cincizeci de mii de oameni.”

Au existat dintotdeauna zvonuri despre un alt oraș, scufundat, în apele de lângă Nan Madol. Un scriitor german, Herbert Rittlinger, a scris în 1939 că scufundătorii au observat străzi, monoliți, coloane, clădiri bine conservate, și că scufundătorii japonezi chiar au scos la suprafață cantități mari de metale prețioase și bijuterii.

Există și dovezi mai recente și mai concrete. Dr. Arthur Saxe, într-un articol din 1980, *Zona Nan Madol din Ponape: cercetări pentru determinarea limitelor și stabilirea unui străvechi centru administrativ*, scrie despre descoperirea unui set de bolovani dispuși într-o formațiune liniară. Alți scufundători care au explorat aceste ape au raportat descoperirea unor coloane și a unor pietre de bazalt cu inscripții. La cât de mare și de complex pare Nan Madol deasupra nivelului mării, trebuie cântărită serios posibilitatea ca o parte a unei metropole chiar și mai mari să fi dispărut sub apele Pacificului. Un oraș de o asemenea mărime pare disproporționat de mare în contextul unei insule mici și slab populate, cum este Ponape.

În insulele Mariane se pot vedea rămășițele unor structuri enorme, numite *lat'ie*. Acestea constau în monoliți drepți, aranjați în rânduri paralele de patru până la șase pietre, pe care s-au dispus capitelluri la fel de uriașe.

Pe insula Tinian există ruinele Casei lui Taga. Aceasta este formată dintr-o serie de coloane în formă de trunchi de piramidă, care la bază au o circumferință de șase metri și la vârf de cinci metri, la o înălțime de patru metri. Capitellurile au un diametru de un metru și jumătate-doi. Când spaniolii cu explorat pentru prima oară insula și au întrebat de constructori, băștinașii chamorros au răspuns că acestea au fost făcute de „cei care au venit mai înainte”.

Pe Insula Pinilor, în dreptul coastei Noii Caledonii, au fost descoperite grămezi de nisip și pietriș. Când au fost cercetate mai atent, s-a descoperit că ele conțin niște coloane de ciment, făcute dintr-un compus din calcar și mortar. Coloanele aveau diametre mai mari de doi metri și înălțimi de la un metru la doi metri și jumătate. Nu există nimic care să indice destinația lor inițială.

În Polinezia, insulele Marchize sunt presărate cu *ahu*, uriașe terase care amintesc de platformele pe care au fost puși *moai* din Insula Paștelui. Hermann Melville scrie despre ele în *Typee*, comentându-le dimensiunile mari, meșteșugul folosit în construirea lor și evidenta lor vechime.

În *Aku-aku*, Thor Heyerdahl descrie o serie de ziduri fortificate de pe înălțimile micilor insule Rapiti. El a cercetat unul, cunoscut de locuitorii actuali ai insulei sub numele de Morongo Uta. Odată, pe vremuri, o cultură anterioară le-a construit și a trăit în aceste fortificații, dar nimeni nu a făcut acest lucru în timpul istoriei orale a actualilor locuitori, care nu știu nimic despre constructori.

Pe insula Yap există mai multe debarcadere și terase de piatră, care seamănă cu *ahu* din Marchize, precum și niște coloane, drumuri pavate cu piatră și ruinele a ceea ce probabil au fost niște case de întrunire.

Piramide trunchiate, cunoscute ca *marae*, pot fi găsite în Insulele Societății, Mooréa, Raiatá, Maeva și Bora Bora.

Răsculații de pe *Bounty*, care s-au instalat inițial pe insula Pitcairn, au găsit-o nelocuită, dar au descoperit patru platforme dreptunghiulare, din care una domina singurul port natural folosibil și avea o statuie în fiecare colț. Ei au distrus statuile și le-au aruncat rămășițele în ocean.

În grupul Kiribati există o insuliță retrasă și pustie, numită insula Malden. Pe ea au fost descoperite rămășițele unor piramide în trepte și trunchiate, împreună cu niște drumuri pavate care coborau spre mare.

Cam la 1500 de kilometri la sud de insula Malden se găsește Rarotonga, cea mai mare dintre insulele Cook. Pe Rarotonga se află un drum antic, pavat, care face circuitul insulei. Acesta se numește Ara Metua.

Au fost descoperite structuri pe multe insule ale Melanezicii, inclusiv în nord, în Noile Hebride, Santa Maria, insulele Banks, Fiji și Ysabel, în arhipelagul Solomon.

În nici unul dintre locurile citate nu există indicii privind existența unei legături între populațiile contemporane și constructorii neștiuți a căror operă încă stă în picioare, cu toate că este năpădită de vegetație. Aceste urme constituie indicii solide ale existenței unei culturi de mult dispărute, a cărei capacitate și dorință de a construi nu se reflectă în societățile care i-au succedat. Știința ortodoxă, confruntată cu existența acestei culturi, nu poate decât admite că are lacune în cunoașterea trecutului acestei zone.

Societățile din Oceania și-au transmis cunoștințele, istoria și miturile pe cale orală. Ele nu au folosit scrierea. Au fost, totuși, descoperite pe Insula Paștelui și numai pe ea, exemple ale unui limbaj scris, scrijelit pe stânci și gravat pe tăblițe dintr-un lemn care nu crește pe insulă, limbaj încă nedescifrat.

Acestea sunt tabletele *rongo-rongo*. Ne lipsește un echivalent al faimoasei Pietre de la Rosetta, cu ajutorul căreia au fost pentru prima oară descifrate hieroglifyle egiptene. S-a spus că atunci când primii occidentali au ajuns la insulă exista o mână de indigeni capabil să citească tăblițele *rongo-rongo*, dar această știință era în curs de dispariție pe vremea aceea, iar acum este cu totul dispărută.

Știm însă că scrierea este de tipul celor care se citesc alternativ de la stânga și de la dreapta, „cum merge plugul după bou”, așa cum erau scrierile primitive din Europa și Asia. Știm și că există o mare asemănare între simbolurile scrise de pe Insula Paștelui și cele dintr-o altă cultură antică, cea de pe valea Indusului, din Pakistanul de astăzi.

Se consideră că această cultură de pe valea Indusului a precedat cultura istorică a Indiei. Cele două orașe principale, Mohenjo-Daro și Harappa, au existat în jurul anului 4000 î.e.n. Aceste orașe erau construite din cărămizi și posedau sisteme complexe de transport a apei și de eliminare a gunoaielor. Totuși, în jurul lui 3500 î.e.n., cultura aceasta a dispărut, probabil distrusă de invaziile barbare dinspre nord. Factorii care duc la sofisticarea tehnologică reușesc, din păcate, rareori să țină piept forței brute a hoardelor necivilizate puse pe cucerire.

Ceea ce face extraordinară similitudinea celor două limbaje este în parte faptul că sursa din valea Indusului a încetat să existe de mai bine de cinci mii de ani; dar și faptul că Insula Paștelui și orașele Mohenjo-Daro și Harappa sunt practic diametral opuse pe glob. Efectiv, nu există întindere de uscat mai depărtată de valea Indusului decât Insula Paștelui.

Este greu de crezut că o societate ca cea de pe Rapa Nui ar fi putut, de sine stătător, izolată de influența altor culturi, să creeze un sistem de scriere ca cel găsit pe tabletele *rongo-rongo*. Este la fel de incredibil că simbolurile astfel create seamănă izbitor cu altele, create la o distanță de o jumătate de lume, și cu toate acestea, acesta este cazul. În Mohenjo-Daro și în alte orașe antice din anticul Pakistan,

această scriere a fost păstrată pe sigilii de lut sau metal, în timp ce pe Insula Paștelui același sistem de scriere a fost inscripționat pe tăblițe de lemn dur. Majoritatea lor s-au pierdut, furate sau distruse de-a lungul secolclor. Scrierea, care ar putea fi silabică sau hieroglifică, este aproape exact aceeași, dar la fel de ilizibilă, și, până când va descoperi cineva cheia, așa va rămâne.

Similaritățile lingvistice există și între maori din Noua Zeelandă și limba quechua din Peru. Următoarele cuvinte similare fie au traversat oceanul de la vest la est sau de la est la vest, fie au luat naștere probabil pe o întindere de uscat mai mare din Pacific, acum acoperită de ocean.

	<i>Maori</i> (<i>Noua Zeelandă</i>)	<i>Quechua</i> (<i>Peru</i>)
între	pura	pura
căpitan	kura	kuraca
iubire	muna	munay
piele	kiri	kara
cartofi dulci	kumara	kumara
mutilat	mutu	mutu

Pe un atol minuscul din Oceania numit Faraulep, Expediția Thilenius din Mările Sudului, din 1908, a înregistrat o listă de simboluri numerice reprezentând numere foarte mari: 100.000, 200.000, 300.000 până la 1.000.000, 3.000.000, 5.000.000, 10.000.000 și chiar 60.000.000. Este greu de conceput la ce pot folosi aceste numere unor oameni primitivi pe o insuliță izolată.

Ca și în cazul relicvelor arheologice, nu avem nici o explicație istorică cunoscută pentru prezența unor fragmente de limbaj scris în zone locuite de populații analfabete. Aceste două seturi de fenomene pot să aibă o sursă comună: o cultură de o considerabilă întindere și de un mare nivel de dezvoltare.

Totuși, lipsa unor documente istorice creează un frustrant vid de cunoștințe despre această cultură, în ciuda abundenței artefactelor

care ne-au rămas de la acei oameni. Poate că am putea arunca puțină lumină asupra acestor oameni necunoscuți dacă ne-am apleca atenția asupra unora dintre miturile și legendele din acest teritoriu. Ca și în resturile limbilor scrise, există și aici remarcabile și sugestive similitudini.

Sosirea în Peru a conchistadorilor spanioli conduși de Francisco Pizarro nu a fost, cum ne-am așteptat, un șoc al înălnirii cu ceva cu totul neașteptat pentru băștinașii amerindieni. În fapt, spaniolii au fost considerați legendarele ființe numite *viracocha* – membri ai unei rase cu pielea deschisă la culoare și păr blond, posesori ai unei mari cunoașteri și puteri, care, conform tradiției orale dominante, vizitaseră Peru cu mult timp în urmă și promisese că se vor întoarce.

În insulele Maldive există legende despre Redin, sau „oamenii din vechime”. Aceștia erau descriși ca blonzi, cu ochi albaștri și despre ei se spunea că au construit templele și orașele antice de acolo.

Legenda lui Mataora din Noua Zeelandă descrie în mod similar un popor timpuriu, cu mari puteri și realizări. În Noua Zeelandă există uriașe și complexe sisteme de drenare datând din trecutul îndepărtat, care presupun nu numai o mare pricepere în construcții și proiectare, ci și o mare forță de muncă disponibilă și experiența logistică pentru a hrăni, găzdui și conduce atâția oameni. Toate aceste minuni îi sunt atribuite lui Mataora.

Un mit din Polinezia vorbește despre Wakea, un profet sau învățător, care este descris ca având pielea deschisă la culoare și un păr castaniu, care a sosit în insule cândva, demult. Despre el se spune că ar fi venit cu alții care îi semănau în trei vase mari, cu pânze gigantice și vâslași uriași.

Conform tradiției orale, Insula Paștelui a fost locuită de două rase, numite urechi lungi (*hanau eepe*) și urechi scurte (*hanau mommoko*). „Urechile lungi” erau în general mai înalți, mai deschiși la culoare și aveau un păr mai deschis la culoare, adesea de o nuanță de roșu. Se

spune că aceștia erau mai harnici și că îi dominau pe urechile scurte, până când aceștia din urmă s-au răscolit.

Heyerdahl, în *Aku-Aku*, vorbește despre o întâlnire cu insularii care pretindeau că sunt urmași ai urechilor lungi și care aveau chiar culoarea respectivă a părului și alte caracteristici fizice. Acești indivizi au declarat mândri că strămoșii lor sunt cei care au făcut *moai* și alte artefacte pentru care era cunoscută insula lor. Desigur, *moai* aveau inițial pe cap mari peruci roșii de piatră, care sugerau părul roșcat, iar statuile sunt prevăzute cu urechi cu lobi lungi, care au dat numele de *hanau eepe*.

Incidența pielii și a părului deschise la culoare la călătorii din tradițiile mitice din atâtea locuri disparate duce la presupunerea că au existat într-adevăr asemenea oameni într-un oarecare timp preistoric. Îndemânarea lor în construcții și în folosirea pietrei era considerabilă, iar calitățile de navigatori și de marinari par să le depășească pe cele ale civilizației occidentale a vremii.

Când te gândești la o asemenea civilizație sofisticată, automat se ridică o problemă: cum a fost posibil ca o civilizație atât de avansată și de realizată să dispară atât de radical de pe suprafața Pământului, lăsând doar urmele fragmentare și nesigure despre care am discutat?

În tratarea acestei probleme, trebuie să ne punem imediat problema uniformismului; în acest caz, în geologie. Geologii au acceptat cu toții teoria catastrofistă a derivei continentelor, dar mulți se agață încă de ideea că această mișcare și scufundarea plăcilor au loc în perioade de timp măsurate în milioane de ani. Distrugerile cauzate de cutremure, erupții vulcanice sau valuri mareice sunt esențialmente neimportante, în raport cu această scară temporală.

Totuși, istoria ne furnizează unele exemple de culturi marine îndrăznețe, care au fost sau slăbite, sau distruse de evenimente seismice singulare. Distrugerea așezării Port Royal din 1692 i-a costat pe britanici pierderea celui mai bogat oraș al lor din Caraibe, care era totodată o bază importantă pentru pirații englezi. Orașul fiind construit

lângă o falie seismică, o treime din el a lunecat pur și simplu în mare, în timp ce restul a fost măturat de un tsunami. În vremuri mai vechi, o erupție vulcanică din insula Thera a distrus un mare oraș-port de pe insulă, iar tsunami-ul însoțitor a măturat țărmurile nordice ale Cretei. Rezultatul a fost declinul și dispariția civilizației minoice.

Oare un cutremur a fost capabil să zdruncine baza unei rase maritime, aventuroase, cu pielea deschisă la culoare și să o scufunde în mare, lăsând doar mici colonii, care se vor pierde absorbite de populațiile aborigene. Oare un Krakatoa preistoric să fi distrus un regat insular care a unificat pe vremuri Oceania?

Cu doar 12.000 de ani în urmă, o glaciațiune a redus nivelul mării cu aproximativ 200 de metri. Insule cum ar fi lanțul Hawaii și mari porțiuni ale fundului oceanului din zonele numite astăzi Malaiezia și Indonezia au fost pe vremuri un uscat continuu.

Mituri despre cataclisme sunt comune multora, dacă nu tuturor popoarelor din toate părțile lumii. Să ne gândim numai la povestea lui Noe. Legende similare sunt la fel de comune pe cât sunt și ruinele arheologice, din insulele Oceaniei.

Să luăm în considerație Insula Paștelui. Tradițiile orale ale populației indigene de pe insulă spun că Insula Paștelui este singura urmă rămasă deasupra mării dintr-un pământ întins numit Hiva, restul acestuia aflându-se acum sub suprafața Pacificului. Dacă ne gândim că pronunția corectă a lui Hawaii este de fapt Havaii, este interesantă asemănarea cu Hiva. „Hiva” este și numele dat de populația maori din Noua Zeelandă locului său de origine, aflat mai spre est, lângă Marchize, unde încă există amintirea unei întinderi de uscat pierdute sau scufundate. Mai există și legenda lui Hotu Matua, un semizeu care a adus cunoștințele și magia în Rapa Nui din ținutul lui natal, când acesta s-a scufundat în ocean.

Pe insula Yap se găsește un mic sat numit Gatsepar, ai cărui locuitori duc anual un tribut în niște insule aflate la sute de kilometri,

ca o metodă de evitare a cutremurelor și furtunilor și a altor asemenea catastrofe.

Aceste tradiții sunt în mod normal considerate legende. Dar ar trebui să nu uităm că atunci când Jacob Roggeveen a descoperit Insula Paștelui, în 1722, el căuta de fapt Țara lui Davis – un arhipelag mare, nisipos, descris cu o oarecare precizie de John Davis în același loc, cu puțini ani în urmă.

În cartea sa *Enigma Pacificului*, MacMillan Brown afirmă: „Este imposibil să concepi ceea ce a rămas din vechea civilizație din Insula Paștelui în lipsa unui arhipelag scufundat în locul în care a fost văzută Țara lui Davis.”

Se știe că și Insula Paștelui se găsește pe o importantă zonă de fractură, o zonă în care plăcile tectonice de sub crusta terestră se reunesc și în care, prin urmare, există o intensă activitate seismică. În cursul voiajului lui în jurul lumii, submarinul nuclear american *Nautilus* a remarcat un vârf submarin foarte înalt, dar încă neidentificat, foarte apropiat de insulă. Iar mai recent profesorul H.W. Menard de la Universitatea din California a discutat nu numai existența unei linii de falie importante în vecinătatea Insulei Paștelui, ci și descoperirea unui uriaș, dar nu foarte bine conturat, banc de nisip sau masiv sedimentar.

Fundul Pacificului este presărat cu munți – conuri uriașe cu vârfuri plate, din care unele ar fi putut fi insule pe vremuri. Chiar și în timpurile istorice pier insule: nu mai departe de 1836, insula numită Tuanahe, din sudul grupului Cook, a dispărut în ocean.

Urmele scufundate ale structurilor din apele de lângă Nan Madol sunt un indiciu al unei scufundări care ar fi putut inunda cea mai mare parte a unui oraș mare. Chiar și gândindu-ne la ceea ce se vede la suprafață în Nan Madol, de unde puteau veni atât de mulții muncitori necesari pentru a duce la sfârșit o asemenea sarcină? .

Aceste dovezi individuale nu sunt suficient de puternice pentru a zgudui temeliile unei dogme științifice bine stabilite, dar acumularea lor devine tot mai impresionantă și mai convingătoare.

Alte fapte foarte sugestive și relevante se pot culege din studiul vechilor hărți. Una dintre cele mai remarcabile este cea a lui Piri Reis, care datează din 1513. Desenată în Turcia, această hartă conține declarația că s-a bazat pe altele, mai vechi, „desenate pe vremea lui Alexandru”. Harta arată în suficiente detalii linia de coastă și interiorul Americii de Sud – remarcabil, dacă ne gândim că Cristofor Columb avusese primul voiaj cu doar douăzeci și unu de ani înainte și că nici un european nu pusese piciorul în interiorul sau pe coasta vestică a Americii de Sud.

Dar cel mai interesant aspect al hărții lui Piri Reis nu a ieșit la lumină decât recent, când o copie a ei a încăput pe mâinile unui căpitan pensionat din Marina Statelor Unite, Arlington H. Mallery. Acesta a fost primul care a observat conturile unei întinderi de uscat aflate în partea cea mai de sud a hărții, conturi care semănau izbitor cu cele ale Antarcticii – așa cum ar apărea ele dacă nu ar fi acoperite de trei kilometri de gheață.

Alte hărți reprezintă Antarctica sub forma a două întinderi de uscat distincte. Doar descoperiri tehnologice foarte recente ne-au permis să vedem că desenatorii acestor hărți au avut dreptate în această privință și că desenele lor detaliate ale acestei regiuni încă puțin cunoscute sunt corecte.

Alte hărți aproximativ contemporane cu cea a lui Piri Reis au apărut în ultima vreme, cum ar fi cea a lui Oronhius Fineaus, din 1531, cea a lui Gerardus Mercator din 1538 și cea a lui Ptolemaeus Basilia din 1540, iar toate arată o familiaritate cu conturile Antarcticii, așa cum ar arăta continentul fără gheață.

Știm că ghețarii avansează și se retrag și că zonele polare de astăzi nu au fost întotdeauna așa. Dar dacă este să operăm după modul de gândire uniformist, Antarctica a fost acoperită de gheață cu nenumărate mii de ani înainte de desenarea celor mai primitive hărți, ca să nu mai vorbim de explorarea acestui îndepărtat loc de pe planetă.

Doar prin acceptarea punctului de vedere catastrofist, care spune că în istoria geologică foarte recentă climatul dominant al regiunii

care acum constituie zona polară sudică era foarte diferit, putem ajunge la o explicație rațională a existenței acestor hărți.

În cartea sa *Hărțile vechilor regi ai mării*, Charles Hapgood scrie: „Dovezile prezentate de hărțile străvechi par să sugereze faptul că, în timpuri îndepărtate, înainte de apariția oricărei culturi cunoscute, a existat o civilizație autentică, comparativ avansată... Această cultură pare să fi fost în multe privințe mai avansată decât cele din Egipt, Babilonia, Grecia și Roma. În astronomie, știința navigației, întocmirea de hărți și posibil în construcția de vase, a fost probabil mai avansată decât oricare cultură dinainte de secolul al XVIII-lea ale Erei Creștine.”

O civilizație cu realizări atât de avansate ale științei și tehnicii, pe care abia în ultimele două secole am început să o egalăm sau să o întrecem, ar fi putut exista mult înainte de orice sursă istorică scrisă la care avem noi acces astăzi. Un cataclism natural ar fi putut rade de pe suprafața pământului această civilizație, un eveniment de o asemenea magnitudine, încât o zonă inițial temperată să se fi acoperit într-o perioadă relativ scurtă de timp cu o mantie de gheață ce nouă ni se pare eternă.

Oare ipotezele unei schimbări bruște a polilor sau a unui tsunami care ar putea distruge toate urmele unor orașe și culturi întregi pot rezista în fața ortodoxiei științifice acceptate? Cum altfel însă am putea explica prezența printre noi a atâtor fenomene care rezistă cu încăpățănare încadrării într-o reconstrucție oficial acceptată a trecutului nostru?

De-a lungul anilor, mulți savanți au fost intrigați de ideea unei civilizații care ar fi trăit și ar fi călătorit în insulele și pe țărmurile Oceanului Pacific. Dar mai există o teorie, una care atinge granițele absolute ale responsabilității științifice, depășind limitele stabilite ale gândirii. Aceasta este teoria continentului pierdut al Pacificului, cunoscut sub numele de Lemuria sau Mu.

Oamenii de știință ai secolului al XIX-lea au emis ipoteza unei mari întinderi de uscat care umplea spațiul de astăzi al Oceanului

Indian, pentru a explica prezența unor specii de lemurieni în locuri foarte îndepărtate, cum ar fi Madagascar și părți ale Asiei. Un om de știință numit Philip L. Sclater a dat acestei ipotetice întinderi de uscat numele de Lemuria, iar numele a fost ulterior folosit pentru a desemna un continent despre care se presupunea că ar fi umplut o parte importantă din Oceanul Pacific.

Cel mai pătimaș susținător al ideii unui continent dispărut în Pacific a fost colonelul James Churchward, care a declarat că a descoperit secretele acestui pământ pierdut prin descifrarea a ceea ce el a numit *Tăblițele Naacal*, care i-au fost prezentate pe vremea când era de serviciu în India, ca și din legendele Pacificului și Americii indiene. El a denumit acest continent Mu, numele dat de hawaiiieni continentului lor dispărut. Într-o serie de cărți, care a început cu *Continentalul pierdut Mu*, Churchward a afirmat că Mu era, de fapt, leagănul tuturor civilizațiilor și adăpostea adevărata Grădină a Edenului. El spune că prima civilizație umană s-a ridicat cu circa 80.000 de ani în urmă și că Mu avea o populație de până la 64 de milioane de oameni. Toate culturile ulterioare ar fi derivat din difuzarea acesteia.

După Churchward, lumea Mu ar fi dispărut complet datorită unei catastrofe naturale de proporții epice. Cu treisprezece mii de ani în urmă, enorme centuri de găz aflate în vaste caverne, adânc sub suprafața pământului, ar fi colapsat, iar întregul continent ar fi fost distrus, împreună cu aproape toți locuitorii. Puținii supraviețuitori ar fi aceia care au purtat torța cunoașterii și a realizărilor în restul lumii.

Această ipoteză amintește bine de science-fiction, dar nu ar strica să verificăm dacă există vreun temei științific pentru dispariția unui continent din mijlocul Pacificului.

Un foarte reputat savant numit Thomas Gold, care ocupă catedra de astronomie John L. Wetherill la Universitatea Cornell și este director la Centrul de Radiofizică și Cercetări Spațiale, a avansat de curând ceea ce el a numit *Ipoteza Gazului din Adâncul Pământului*.

Articolele lui asupra acestui subiect au apărut într-un număr de reviste științifice foarte stimulate.

Gold spune că cea mai mare parte a rezervelor de gaz natural nu este, cum s-a presupus mai înainte, produsul descompunerii materiei organice, ci mai degrabă se găsește în pungi aflate adânc sub suprafața pământului. El a făcut observația că există o asociere clară între câmpurile petroliere și cele de gaze și regiunile seismice. Aceste pungi de gaz pot uneori fi eliberate de cutremure, iar în unele condiții pot chiar să determine apariția tulburărilor seismice.

Gazele sunt ținute în ceea ce Gold numește domenii poro-spațiale – formațiuni de roci poroase, care devin instabile la atingerea unei anumite adâncimi. Când este atinsă adâncimea critică, porii de la fund vor colapsa, iar cei de deasupra vor elibera gazul. Acest lucru este foarte probabil să se întâmple „de-a lungul faliilor crustale și al fisurilor de la marginile plăcilor tectonice”.

Nu putem să nu ne gândim la centurile de gaz ale lui Churchward, când o asemenea teorie începe să capete respectabilitate în cercurile științifice din zilele noastre.

În același timp, s-a estimat că pentru a construi orașul Nan Madol din insulele Caroline, uriașele statui din Insula Paștelui, templele din Tonga, clădirile străvechi din Rarotonga și din alte mici insule din Pacific, este nevoie de un teritoriu de uscat de treizeci de ori mai mare decât cel al actualelor insule, pentru a susține o populație destul de mare pentru a construi abandonatele ziduri de piatră, clădiri și orașe.

Perspectiva aflării unor răspunsuri definitive la întrebările ridicate de misterele Oceaniei pare foarte îndepărtată. Răspunsurile adevărate, dacă există, se află foarte probabil pe straturile mișcătoare de sedimente de pe fundul Pacificului, sau adânc îngropate în acestea.

Alt răspuns este acela al memoriei tradiționale – amintiri împărtășite de locuitorii multor insule din Pacific despre pământuri întinse de mult duse, despre imperii dispărute și despre construirea unor mari

orașe, înainte ca pământul să se scufunde și oceanul să se ridice ca urmare a unui cataclism brusc. Această amintire a unor foste imperii și tributuri este atât de înrădăcinată, încât locuitorii din Yap încă mai ciopleau enorme monede de piatră de aproape trei metri diametru, pentru a fi ținute în insule de mult uitate.

Când Pacificul a început să fie colonizat și explorat, în timpurile moderne, diferența dintre nivelul de civilizație al insularilor descoperiți de exploratori și cel al predecesorilor lor, care au construit orașe și au fondat imperii, a fost observată cu mare interes. Unii dintre insulari practicau canibalismul, considerat de savanții în științe comportamentale ca fiind o revenire la barbarie – o revenire forțată, din cauză că nu mai existau alte proteine pentru satisfacerea nevoilor lor. În perspectiva fostei lor dezvoltări, a cunoștințelor, a navigației pe distanțe mari, a arhitecturii masive, izolarea și declinul insularilor ar trebui înțelese în contextul unei catastrofe cosmice bruște.

Exploratorii și comercianții din Asia au făcut incursiuni ocazionale în insulele Pacificului, dar nu le-au anexat decât pe acelea apropiate de continentul asiatic. În timpul dinastiei Ming, China poseda mari jonci militare și comerciale, dar și-a întrerupt penetrarea în Marea Sudului (Nan Yang) cam pe la începutul dinastiei Ching – ultima dinastie a Chinei. Penetrarea teritorială și anexarea au fost în cele din urmă preluate de Japonia, mai ales după primul război mondial, când stăpânirea japoneză s-a stabilit peste un număr de posesiuni germane, de exemplu Carolinele și Marchizele. Aici, controlul japonez a durat până spre sfârșitul celui de-al doilea război mondial, când insulele au ajuns sub administrație americană.

Una din aceste insule, Eniwetok, a fost folosită în 1947 pentru un experiment american cu bombe atomice detonate la sol și în mare. Populația băștinașă a fost reasezată pe altă insulă, iar apoi, în 1968, i s-a dat șansa de a vota dacă vrea să se întoarcă pe pământul său, unde guvernul Statelor Unite se străduise ani întregi să curețe radioactivitatea. Insularii au votat să se întoarcă.

La debarcare, au fost foarte mulțumiți să vadă că se plantaseră pentru ei și cocotieri noi. Dar, înainte să apuce să mulțumească pentru grijă, li s-a spus să nu consume nucile de cocos, pentru că noii copaci erau încă „fierbinți” și posibil periculoși.



Arme atomice - antice și moderne

Timp de câțiva ani după al doilea război mondial, Statele Unite și-au limitat dezvoltarea armelor nucleare mai ales la studii de laborator și la abordări cerebrale și etice. Chiar și unii dintre oamenii de știință care inventaseră bomba se uitau la crearea ei ca la un fel de monstru al lui Frankenstein. Bomba, creată pentru a salva viețile a milioane de soldați americani în cazul unei invazii directe a Japoniei, a devenit cea mai mare amenințare a vieții cunoscută vreodată de omenire.

Totuși, la mijlocul anilor '50, liderii științifici și militari au început un program intens de teste nucleare la sol. Eniwetok, un atol folosit ca bază în timpul războiului din Pacific, a devenit punctul zero pentru bombe de test. Alt loc de testare a fost atolul Bikini, a cărui conotație de sfârșit al lumii a devenit sursă de inspirație pentru numele unui costum de baie minuscul.

Lăsând deoparte considerațiile vestimentare, detonările din Bikini au avut repercusiuni mult mai serioase, dar și mai puțin discutate. Pe 1 martie 1954 a avut loc testul bombei. Membrii echipajului unui vas de pescuit japonez* au raportat că au văzut un fulger strălucitor alb-galben spre vest. Acesta a fost urmat de o misterioasă cădere de

*) Numit *Dragonul norocos* (n.tr.).

cenușă, care a acoperit puntea vasului. Deși se aflau în afara zonei de restricție impuse de guvernul american, pescarii fuseseră acoperiți cu praf radioactiv. Și-au continuat drumul spre vest și toți și-au pierdut puterile, iar unii au suferit de secreții gălbui ale ochilor. Dintr-un echipaj de douăzeci și patru de oameni, toți s-au îmbolnăvit grav – unul murind chiar – de otrăvire radioactivă.

La mijlocul anilor '60, Statele Unite nu mai erau singura țară cu capacități nucleare. Francezii făceau și ei teste în Pacific, pe o insulă numită Mururoa. Iar britanicii testau bombe de zeci de kilotone în zonele izolate din Australia. Și, bineînțeles, URSS construise o bombă cu fisiune. Rezultatele acestor teste la nivelul solului erau izbitoare – și înfricoșătoare. După mai multe teste, cerul deasupra insulelor Hawaii devenise roz, apoi verde și, în sfârșit, purpuriu ca sângele.

Opinia publică mondială s-a declarat împotriva testelor în atmosferă cu dispozitive atomice, în cursul cărora se puteau contamina aerul și marea. Astfel, ca parte a unui acord de interzicere a testelor, și Statele Unite și Uniunea Sovietică au fost de acord să-și limiteze testele nucleare la detonări subterane.

Primele teste subterane din Statele Unite au fost efectuate în Nevada, dar exploziile erau percepute ca o activitate seismică suficientă pentru zguduirea clădirilor din Las Vegas și zonele învecinate.

Guvernul a trebuit să găsească alt loc pentru teste, unul chiar mai îndepărtat decât deșerturile din New Mexico și Nevada. Răspunsul la problemă a fost găsit în sălbăticia golașă din Alaska, pe insula Amchitka, o stâncă golașă, lungă de o sută douăzeci de kilometri, din lanțul insulelor Aleutine. Statele Unite folosiseră insula în al doilea război mondial drept bază de mobilizare pentru invadarea insulelor japoneze Attu și Kiska. După război, guvernul nu mai acordase prea mare atenție locului, până ce s-a ivit nevoia de un teritoriu nelocuit, pentru exploziile nucleare subterane. Amchitka părea alegerea perfectă, iar în 1969 a fost detonată acolo o mică bombă de test, cu numele de cod Milrow.

Când Comisia pentru Energie Nucleară (AEC) a decis să folosească Amchitka pentru teste mai importante, în 1971, s-a lovit brusc de o furtună de proteste din partea rezidenților din Alaska și a reprezentanților lor. Amchitka este situată pe Cercul de Foc, centura de zone seismice care înconjoară Pacificul. Alaskanii aveau un motiv special să-și amintească acest lucru, pentru că statul lor fusese lovit nu mai departe de 1964 de cel mai puternic cutremur înregistrat în istoric. O explozie nucleară într-o asemenea zonă seismic instabilă putea să declanșeze noi cutremure și să dezlănțuie o catastrofă și mai distrugătoare.

Deși raportul Casei Albe recunoștea că problema ar putea fi destul de serioasă, experții guvernamentali au dat asigurări că nu este nici un pericol real. Inginerii AEC erau siguri că prevăzuseră orice eventualitate. După testul Milrow, oamenii de știință care au examinat insula au descoperit doar o deplasare de zece centimetri a solului. Au continuat pregătirile pentru testarea unei încărcături mai puternice. Aceasta era o bombă de cinci megatone, numită Cannikin.

Dispozitivul Cannikin urma să explodeze la doar o milă sub suprafața pământului (la 1609 metri). Sapa de foraj avea un diametru de trei metri, spre deosebire de clasică foreză pentru petrol de cinci-sprezece centimetri. Foreza a scos din inima insulei Amchitka peste 200 de tone de rocă și pământ. Puterea lui Cannikin era estimată la cel puțin cinci milioane de tone de TNT, de peste 250 de ori energia lansată asupra Hiroshimei. Explozia urma să încălzească suprafața insulei la o temperatură mai mare decât cea a suprafeței Soarelui.

Când Canada și Japonia au aflat de testul intenționat, au protestat formal. Țărmurile lor ar fi putut fi expuse oricărui tsunami produs în cazul că lucrurile n-ar merge bine. Plângeri au înaintat și Peru și Suedia; treizeci și cinci de senatori ai Statelor Unite au înaintat o petiție administrației Nixon pentru anularea testului. Guvernul american, AEC și Consiliul pentru Calitatea Mediului au asigurat publicul că nu are de ce se teme.

Bomba a explodat pe 6 noiembrie 1971. Deși nu au avut loc nici cutremure, nici valuri marceice, s-ar putea cunoaște precis efectul exploziei asupra structurii regiunii?

Unii ar putea spune că oamenii noștri de știință au avut dreptate și că nu aveam de ce să ne temem. Toate faptele și cifrele au fost luate în calcul, toată cantitatea de activitate nucleară folosită până acum fiind în toleranțele asigurate de Pământ.

Totuși, un cutremur de la Tablas, Iran, din 1978, pare să pună sub semnul întrebării aceste calcule. În acest cutremur cu un focar aflat la o adâncime straniu de mică au murit douăzeci și cinci de mii de oameni – la abia treizeci și șase de ore de la un test atomic subteran sovietic în Siberia de Sud.

Iar oamenii de știință de acum se gândesc doar la activitățile nucleare din ultimii cincizeci de ani. Dar chiar unii dintre creatorii bombei aveau credința că nu erau primii oameni care au descătușat puterea atomului.

Robert Oppenheimer, părintele bombei atomice, avea cunoștință de conținutul anticilor scrieri sanscritice. La vremea testului Trinity, a fost auzit citând din *Mahabharata*:

Dacă strălucirea a o mic de sori
Ar fi să ardă dintr-o dată pe cer
Atunci abia ar fi ca splendoarea Celui Măreț...
Eu am devenit Moartea – distrugătoarea lumilor.

Mai târziu, la o sesiune de întrebări și răspunsuri cu un grup de studenți, în 1952, Oppenheimer a fost întrebat dacă Trinity a fost prima bombă detonată. Răspunsul lui este foarte provocator: „Păi... da. În timpurile moderne, bincînțeles.”

Dar dacă, așa cum bănuia Oppenheimer, omenirea a trecut deja printr-o cră nucleară cu mii de ani înainte?

Unii oameni de știință și savanți s-au aplecat asupra scrierilor civilizațiilor trecute, cum ar fi *Ramayana*, textele vedice puranice și alte scrieri sanscrite. Una, mai ales, *Mahabharata*, descrie o armă cunoscută sub numele de *Agneya*:

A fost un proiectil unic
Încărcat cu toată puterea universului
O coloană incandescentă de fum și foc
Strălucitoare ca zece mii de sori
S-a ridicat în toată splendoarea ei...
Era o armă necunoscută,
Un trăsnet de oțel,
Un gigantic mesager al morții
Care trimite în cenuși
Întreaga rasă a Vrișnilor și a Andhakrașilor
...Trupurile erau atât de arse
Că nu le puteai recunoaște.
Părul și unghiile erau căzute;
Oalele crăpau fără să știi de ce,
Iar păsările se făcuseră albe.

Un alt set de scrieri antice, *Stanța lui Dzyan*, descrie un război după cum urmează:

Șeful tuturor celor cu față galbenă era trist, văzând intențiile rele ale celor cu fața întunecată. El și-a trimis vehiculele aeriene către toți frații lui șefi...

Stăpânii Ochiului întunecat și-au pregătit Agneyastra lor magică... Haideți, folosiți-o pe a voastră.

Fie ca fiecare stăpân al feței strălucitoare să prindă în capcană vehiculul unui lord al feței întunecate, și nici unul din ei să nu scape.

...Regii au ajuns la loc sigur în vehiculele lor aeriene și sosiră în tărâmul de foc și metal...

Stelele cădeau ploaie peste pământul fețelor întunecate, iar ei dormeau. Animalele vorbitoare au rămas tăcute. Lorzii au așteptat porunci, dar acestea nu au venit, pentru că stăpânii lor dormeau.

Dacă fragmentul sanscrit descrie o armă nucleară, ar putea povestea tibetană să fie descrierea unui atac nuclear preemptiv?

Multe sunt legende și scrierile din toată lumea care vorbesc despre un război din vechime – un război purtat din vehicule care brăzdau cerul, care aruncau asupra inamicului o oribilă nouă moarte, un război cu mari proiectile de oțel care zburau prin ceruri și făceau una cu pământul casele și distrugeau rase întregi.

Cum rămâne atunci cu ruinele din Valea Indului, din Pakistan? Acolo geologii au descoperit zone imense care seamănă cu niște orașe importante, care nu sunt menționate în nici un fel de documente. Forme ale acestei culturi pot fi găsite și în Insula Paștelui din Pacific. Locuitorii acestor orașe au fost – se presupune – strămoșii rasii dravidice din India – rasă de „fețe întunecate”.

Săpăturile au scos la iveală schelete de oameni împrăștiate peste tot prin zonă în posturi similare cu cele de la Pompei, de parcă moartea ar fi survenit rapid și fără speranță de scăpare. Dar aici nu există nici urmă de activitate vulcanică, iar scheletele acelea conțin un nivel de radioactivitate comparabil cu cel de la Hiroshima și Nagasaki. Alte descoperiri indică faptul că ambele orașe au fost distruse cam în același moment al istoriei.

Alt asemenea loc poate fi văzut în sudul Irakului, în valea Eufratului. În 1947, arheologii au săpat un puț de mină ce trecea prin mai multe straturi de probe aparținând mai multor culturi. Ei au întâlnit nivelurile babilonian, caldeean, sumerian și multe niveluri culturale primitive, datând cam de 8000 de ani. La cel mai jos punct posibil, ci

s-au lovit de un strat similar cu sticla topită. Abia mai târziu s-a remarcat să singura structură de suprafață similară poate fi găsită la Los Alamos – în locul exploziei Proiectului Manhattan.

De atunci au fost descoperite și analizate în toată lumea și alte locuri. Să fie vorba pur și simplu de niște locuri în care să fi avut loc fenomene naturale extreme, sau Pământul a mai trăit o dată o eră nucleară – și o catastrofă nucleară?

Dacă așa a fost, oare ce schimbări și orori a adus aceasta? Să fi văzut alte civilizații, de pildă cea din Pacific, cum un război nuclear le rade de pe suprafața Pământului? Oare acele explozii au cauzat cutremure care au schimbat însăși configurația regiunilor lor?

Dacă ne gândim la capacitatea de distrugere a unei bombe atomice, putem să ne închipuim ușor că lumea a suferit schimbări drastice. Întinderi întregi de uscat au suferit deplasări, munții s-au aplatizat, insulele vulcanice s-au scufundat în mare, iar substructura însăși a Pământului a crăpat. Iar a doua zi supraviețuitorilor le rămânea o întreagă lume nouă de explorat – și de temut.

Dar care a fost efectul radiației asupra polilor magnetici ai planetei noastre? Ce specii au fost stinse? Și ce noi forme de viață – în toate miriadele ei de posibilități – au apărut?

Studiind scrierile străvechi din India, Asia și chiar culturile amerindienilor din Statele Unite și Canada, suntem obligați să ne gândim că o asemenea poveste despre distrugerea globală este cu adevărat incitantă.

Există numeroase rapoarte despre vase militare și nucleare care s-au scufundat în Triunghiul Dragonului. Câteva submarine sovietice și cel puțin un avion de luptă cu o bombă cu hidrogen se numără printre disparițiile din aceste misterioase ape. Este posibil ca sub apă să se afle până la 126 de încărcături nucleare.

Oare să existe o forță sub apă care să stocheze aceste arme? O face oare ca să ne protejeze de noi înșine, sau se pregătește de contralovituri? Ar putea fi un mecanism străvechi, vechi de mii de ani, gata să-și distrugă inamicul?

Este instructiv de notat că cea mai faimoasă dispariție din timpurile recente, cea a Zborului 19, s-a întâmplat la jumătate de planetă distanță, în Triunghiul Bermudelor, și că a avut loc la mai puțin de cinci luni după lansarea primei bombe atomice. Să fi trezit deflagrația ceva adânc îngropat în apele Triunghiului Dragonului? Ceva ce ar putea să ajungă în cealaltă parte a lumii și să afecteze o altă zonă de anomalii?

Unii ar putea lega toate aceste povești și întâmplări stranii cu fenomenul OZN. S-a speculat că am fi dintotdeauna sub ochii atenți ai unei forme extraterestre de viață. Să fie aceștia înaintașii noștri, care să-și cauzat propria distrugere? Ne vor privi mereu cum creăm și folosim asupra noastră înșine armele atomice, iar și iar?

Unii filosofi orientali au subliniat semnificația lui Yin și Yang. Să fie omenirea prinsă într-o buclă fără sfârșit, condamnată să-și vadă civilizația ridicându-se și căzând?

Toate acestea trebuie luate în considerație când ne gândim la efectele energiei nucleare. Gândindu-ne la multiplele forme de distrugere și mutație pe care această energie le poate aduce cu ea, trebuie să ne îndreptăm ochii spre Triunghiul Dragonului și să ne întrebăm ce se află sub suprafața lui. Ce s-a întâmplat cu toți oamenii aceia? Dar cu vasele de război? Dar, cel mai important, ce s-a întâmplat cu acele încărcături mortale – focurile nucleare pe care le purtau aceste vase?



O poartă către viitor... sau către trecut?

Mare parte din cele întâmplate cu Pământul și cu omenirea înainte de începuturile propriiei noastre civilizații a început să fie consemnată aproximativ cu șase mii de ani în urmă. Ceea ce știm noi despre istorie nu indică un progres continuu de-a lungul celor șase mii de ani, ci mai degrabă o serie de avansuri și de reculuri până când, în ultimele sute de ani, pe întreg globul s-a statornicit o civilizație tehnică. Deși actualele noastre sisteme de comunicații și invenții tehnice sunt mai înaintate decât în orice altă perioadă a istoriei noastre cunoscute, încă trăim într-o perioadă de incertitudini, amenințați de catastrofe naturale, ca și de cele cauzate de capacitatea noastră de distrugere tot mai mare, de capacități tehnice care ar fi mult mai bine folosite pentru protejarea planetei și a locuitorilor ei.

Noi putem contempla o linie temporală de 6000 de ani, un triumfal marș al culturii noastre, de la primii vânători și crescători de animale, marele salt la agricultură, primele orașe, piramidele și ziguratele, Grecia, Roma, Evul Mediu, până la apogeul atins de actuala noastră cultură. Dar cei 100.000 de ani de preistorie?

Percepția noastră asupra întinsei perioade a non-istoriei, timp destul de lung pentru a reproduce marșul nostru cultural de șaisprezece

ori, este simplă: omenirea a petrecut-o tremurând în peșteri, victimă a tigrilor cu dinți de ferăstrău și a urșilor de peșteră și mâncând când apuca vreun mamut.

Această percepție mai degrabă simplistă a fost contestată, și nu numai în zilele noastre, ci în antichitate, când Platon relatează într-o presupusă discuție dintre marele legiuitor atenian Solon și un hierofant egiptean, care i-a inițiat pe greci:

La minte sunteți cu toții tineri; nu există adevăruri vechi pe care să vi le fi lăsat o tradiție și nici o știință care să fie împovărată de ani. Și vă voi spune și cauza... au fost și vor mai fi multe distrugerii ale omenirii, venind din multe cauze... astfel încât va trebui să o luați de la capăt, ca și copiii; și să nu știți nimic despre ceea ce s-a întâmplat în timpurile străvechi printre noi sau printre voi înșivă...

În primul rând, voi vă amintiți de un singur potop, iar ele au fost multe...

În lumea noastră, misterul este ceva care a dispărut din viața de zi cu zi, împins efectiv spre granițe – departe în spațiu sau în lumea subatomică. Misterul nu mai este parte a vieții noastre, iar cuvintele „nu știu” sunt aproape de neconceput.

Astfel, noi nu suntem pregătiți pentru furtunile în care vântul și valurile pot lovi o structură atât de puternic, încât să o răsucescă precum o bucată de aluat. Oare asemenea furtuni pot fi prevăzute cu precizie? Oare pot fi ele oprite?

Nu suntem pregătiți când pământul, atât de solid în aparență, se scutură, transformând în ruine cele mai frumoase creații ale iubitei noastre culturi. Cutremurul nu intră în viziunea noastră asupra lumii. Iar supraviețuitorii se întreabă dacă nu cumva ar fi putut fi prezis. Dar prevenit?

Multe locuri din lume sunt chiar acum niște bombe cu ceas, și totuși milioane de oameni locuiesc și lucrează în zone în care sunt

așteptate cutremure majore – Tokyo, cu treizeci de milioane de oameni în zona metropolitană, Los Angeles, unde zece milioane de oameni locuiesc în preajma falci San Andreas.

Continuăm să ne producem minunile noastre tehnologice pe un pământ care se poate duce oricând. Cutremurul din 1964 din Alaska și tsunami-ul care l-a însoțit au distrus jumătate din Valdez, a distrus sau a făcut de nelocuit orice clădire mai mare și a distrus cu totul digurile la mare. Unde am situat noi terminalul sudic al conductei de petrol din Alaska? Valdez.

S-ar putea să vină o zi în care mult hulita deversare de petrol a lui Exxon să fie considerată un banal inconvenient, în comparație cu un dezastru petrolier cauzat de un cutremur. Care va afecta alimentarea cu petrol a Americii și va fi astfel simțită de toți americanii. Cine va putea arăta cu degetul localizarea și intensitatea următorului cutremur? Cine va putea spune când va veni?

Nu putem înțelege puterea valului seismic care lovește o insulă joasă, măturând case, oameni și chiar toată vegetația de la suprafață, la fel de ușor pe cât ștergem noi praful de pe o masă. Știința noastră poate să fi ajuns la punctul în care putem fi avertizați de apariția unui tsunami, o dată ce a fost detectat (adică după ce a izbit deja o dată). Dar la recepționarea avertismentului singura opțiune pe care o ai este să cauți un punct înalt – și să te dai în lături din calea Naturii.

În fața acestor catastrofe naturale, lăudata noastră știință este într-adevăr mică. Și, în ciuda tuturor explicațiilor teoretice ale cauzelor acestor cataclisme și ale altora, știința are la fel de puține efecte asupra derulării lor pe cât au preoții și șamanii care le atribuie unor zeități, demoni – sau dragoni. Oare tragedia este mai bine înțeleasă dacă spui că un avion a fost supt de un vârtej invizibil de aer care se mișcă cu peste 300 de kilometri pe oră decât să spui că a fost luat de pe cer de un zeu mânios?

Întâlnirea cu un asemenea fenomen natural ar fi suficientă pentru a zgudui din temelii credința în lumea logică și ordonată pe care știința

ortodoxă vrea să ne facă să credem că o locuim. Ce facem atunci cu o zonă în care asemenea dezastre sunt la ordinea zilei, unde găsești anomalii care sfidează legile naturii? Cum poți explica faptul că într-un triunghi de pe suprafața planetei cele mai avansate exemple de tehnologie marină și aviatică pur și simplu dispar?

Înainte de a declara imposibile asemenea lucruri în natură, să aruncăm o privire asupra fenomenului găurilor negre. Bănuite, dar niciodată văzute, găurile negre pot fi o poartă spre universuri diferite de al nostru. Asemenea găuri care aspiră tot, care punctează textura spațiului, au fost pentru prima oară postulate de astronomul german Karl Swarzschild în 1916. Schwarzschild a sugerat posibilitatea existenței unei mase suficient de dense pentru ca nimic, nici măcar lumina, să nu poată scăpa de gravitația ei.

Tot ce se află în imediata vecinătate a unei găuri negre este inexorabil absorbit spre centru, spre ceea ce fizicienii numesc „singularitatea”, punctul de densitate infinită, în care legile spațiului și timpului, așa cum le cunoaștem, sunt încălcate și nu mai funcționează. Punctul fără întoarcere pentru energie și obiecte atins în apropierea singularității se numește „orizontul evenimentelor”.

Deși niciodată n-a fost detectată direct o gaură neagră, astronomii cred că ea este formată atunci când materia stelelor imense colapsează în ea însăși. Găuri negre pot fi în centrul propriei noastre galaxii, în inima quasarelor (surse de energie quasi-stelare, foarte intense) și în unele sisteme stelare duble.

Teoreticieni precum matematicianul de la Cambridge Roger Penrose au formulat o utilizare potențială neprețuită a găurilor negre. De exemplu, un astronaut ar putea să plonjeze sub orizontul evenimentelor al unei anumite găuri negre masive, în rotație, pentru a apărea într-un alt univers, sau pentru a reapărea în universul nostru, dar la distanțe imense, în aceeași clipă. O a treia alternativă este aceea că astronautul nostru aventuros ar intra într-un univers negativ, în care natura ar fi cu fundul în sus. De pildă, gravitația ar putea apărea ca forță de respingere, nu una de atracție.

Pentru a obține un asemenea rezultat, este nevoie să existe un opus al găurii negre, o „gaură albă”, care împrăștie materie și energie *în afara singularității* ei și dincolo de orizontul evenimentelor.

Căutarea obiectelor supermasive este în curs, mai ales căutarea posibilelor găuri negre în roiurile de stele. Una din candidatele cu cele mai mari șanse este steaua Cygnus X-1, din constelația Lebedei. Căutarea aceasta este de o importanță imensă, pentru că dacă sistemul nostru solar, sau doar Pământul, se apropie prea mult de o gaură neagră suficient de mare, ar putea fi sorbit de aceasta, complet modificat, comprimat, sau materia așa cum o cunoaștem noi ar fi distrusă și poate va izvorî undeva din nou, sub o altă formă.

Pare incredibil că astronomia timpurilor noastre, după doar câteva sute de ani de practică și de cercetări, a fost capabilă să identifice secrete – și pericole – prezente în stelele îndepărtate. Dar sunt cunoștințele noastre cosmice chiar atât de recente? Tăblițe de lut scrise de sumerieni cu 5000 de ani în urmă se referă și ele la o stea periculoasă, numită de ei „pasărea-demon a lui Nergal”. Nergal era puternicul și sinistrul stăpân al lumii subterane. Iar periculoasa „pasăre-demon”, tradusă și localizată pe hărțile lor stelare, este Cygnus X-1 a noastră.

În actualul nostru stadiu al cunoștințelor, nu putem decât să facem primii pași spre înțelepciune, să luăm cunoștință de fenomene cum ar fi anomaliile magnetice din Triunghiul Dragonului – și să ne recunoaștem ignoranța. Studiul asupra componentei magnetice a activității tectonice este abia la început, la fel și cel al anomaliilor magnetice detectate uneori în apropierea vulcanilor, sau a straniilor puncte în care câmpul magnetic al Pământului însuși este sau slăbit, sau intensificat. În ciuda concepției noastre despre magnetism ca fiind slujitorul tuturor celor care posedă o busolă de buzunar, nu știm mai nimic despre puterile și potențialul energiei electromagnetice generate de planeta noastră.

Deși folosim de sute de ani suprafața oceanelor pentru negoț și transporturi, abia în ultimele trei generații am avut la dispoziție tehnologia necesară pentru a studia adâncurile. Până în acel punct, explorarea respectivă nu se putea face decât de către niște oameni fără costume de protecție și a căror rezervă de aer era limitată la capacitatea plămânilor proprii.

Astăzi, ne lăudăm că am cartat fundurile oceanelor. Dar harta nu este identică cu teritoriul. În fapt, am vizitat doar o mică fracțiune din cei aproape 337 de milioane de kilometri pătrați ai fundului oceanului. Oare îi cunoaștem pe toți locuitorii acestor adâncuri?

Istoria recentă ne-a demonstrat că punctul de vedere al științei ortodoxe este greșit, că cel puțin una dintre speciile declarate dispărute trăiește în apele adânci. Cine știe ce alte creaturi ar mai putea fi descoperite? Până și un om de știință de talia lui Alexander von Humboldt a trebuit să facă față batjocurii confrăților, după ce a raportat că un animal marin i-a oferit un șoc electric la fel de puternic cu cel al unei butelii de Leyda. Astăzi, toată lumea acceptă existența țiparului electric.

Repet, până ce vom reuși să examinăm în totalitate fundurile oceanelor, nimeni nu va ști ce vestigii – sau artefacte – se vor fi găsit acolo. Mările au fost dintotdeauna niște păstrătoare ale trecutului nostru, s-ar putea să fie și niște scifuri ale preistoriei. Poate că va veni ziua în care arheologii submarini vor explora orașele pierdute ale Lemurici, încercând să determine ce cataclism le-a trimis în adâncuri. Sau poate am putea declanșa un asemenea cataclism noi înșine.

Oare ar putea Triunghiul Dragonului să adăpostească sub apele lui niște observatori? Poate nu umani, poate mecanici, lăsați de către ultima mare eră a civilizației, care, dacă este să ne luăm după sursele antice, s-a distrus pe sine cu foc din ceruri? Oare folosirea de către noi a armelor atomice să fi trezit niște sisteme de mult adormite, de mult scufundate, provenind dintr-un război purtat acum mii de ani?

Un război pierdut de ambele tabere, care și-au trimis reciproc bombe și s-au trimis reciproc în Epoca de Piatră?

Există vreo dovadă că un asemenea război a avut loc? Există în Irak, în fostele republici sovietice din apropierea Iranului, în Pakistan și în China de Vest zone excavate în care solul prezintă o uimitoare asemănare cu covorul de „sticlă verde topită” lăsat în New Mexico de prima bombă atomică în 1945. Iar în marile orașe misterioase Harappa și Mohenjo-Daro din Pakistan scheletele îngropate în ruine prezintă o înaltă radioactivitate.

Legende mai multor culturi reamintesc foarte viu despre ceea ce am putea numi conflicte atomice între națiuni cu milenii în urmă, lăsând lumea într-o stare de ruină și ducând la o aparentă întoarcere la primitivism, o cultură la care mulți supraviețuitori din insulele Pacificului par să se fi întors. Băștinașii acestor insule care trăiesc lângă niște ruine de piatră impunătoare pe care le atribuie unor constructori miraculoși încă au legende despre pământuri mult mai întinse, aflate acum sub luciul mării, a căror scufundare ar fi fost provocată de conflictele dintre zei.

Supraviețuitorii unui asemenea conflict și-au revenit treptat, iar civilizația și-a reluat drumul ascendent, doar pentru a reveni la dilema noastră actuală, care constă în același pericol al războiului atomic.

Relatări ale unui război „atomic” de acum zece mii de ani sunt incluse și în epopeile antice indiene *Mahabharata* și *Ramayana* (traduse din sanscrită în engleză abia începând cu 1850). Acestea au fost în general considerate de traducători și de cititori ca o hiperbolă normală asociată conflictelor magice ale vechilor zei. Desigur, cele două epoei nu au fost crezute sau înțelese până în 1945, când savanții și oamenii de știință au remarcat izbitoare coincidențe în ceea ce privește mărimea, descrierea și efectul acestor proiectile, comparate cu ale unei bombe atomice reale.

Dacă nu ne este frică de moartea atomică submersată în epocile trecute, avem motive mai mult decât întemeiate să ne temem de

prezent. În ultimii douăzeci de ani, în jur de 120 de încărcături nucleare s-au pierdut o dată cu submarinele de atac care le purtau. De asemenea, cel puțin o bombă acropurtată. Unele s-ar putea să fi fost recuperate cu eforturi de pe unele dintre submarine. Totuși, există încă multe încărcături împrăștiate pe fundul mării – prea multe ca să ne putem simți liniștiți, dacă este să ne gândim despre ce fund de mare este vorba, scuturat de cutremure, punctat cu vulcani.

Procedurile normale pe timp de pace presupun că nici una dintre bombe nu era amorsată. Dar cine poate spune cum se va comporta materialul fisibil prins în furia unei erupții vulcanice? Ca să folosim o propoziție prea des folosită când vorbim despre Triunghiul Dragonului, nu știm.

Ne-am putea consola cu gândul că erupțiile vulcanice sunt evenimente rare. Totuși, chiar când cartea aceasta se afla în stadiul final, a venit știrea formării unui nou vulcan în largul insulei Itó, la sud-vest de Tokyo. Locul – Triunghiul Dragonului.

Într-o zonă în care hărțile arătau înainte fund plat, au apărut două umflături. Apariția lor a fost însoțită de mii de cutremure de pământ și urmată de erupția unui vulcan în insula Kyushu. În zonă, culoarea apei mării a început să se schimbe. Flota de pescuit din portul Itó a fost evacuată de frica unui tsunami. Era prima erupție din zonă din istoria cunoscută; iar acela era un vulcan cu totul nou.

Nu putem decât să ne bucurăm că mărirea cu unu a numărului vulcanilor din lume nu s-a făcut sub învelișul vreunui submarin sovietic scufundat, cu rachetele lui și cu reactorul nuclear, sau sub avionul de bombardament nuclear american. Ideea că unei zone seismice i se poate adăuga șocul unei explozii nucleare este într-adevăr terifiantă. Tsunami-urile rezultate ar putea să răzcolească întregul Pacific și toate coastele lui. În acest caz, nu putem decât să sperăm că bombele lipsă vor rămâne ascunse și permanent pierdute în apele adânci ale Triunghiului Dragonului.

Oare pot straniile caracteristici ale Triunghiului Dragonului să altereze legile cunoscute ale universului și să ne ofere o fereastră către infinit? Ar putea fi un portal pentru călătorii veniți din necunoscut, care doar trec prin acest pasaj, spre destinații nebănuite? Să se fi trezit niște pământeni nenorocoși – sau poate norocoși – că fac niște călătorii mult mai lungi decât intenționaseră?

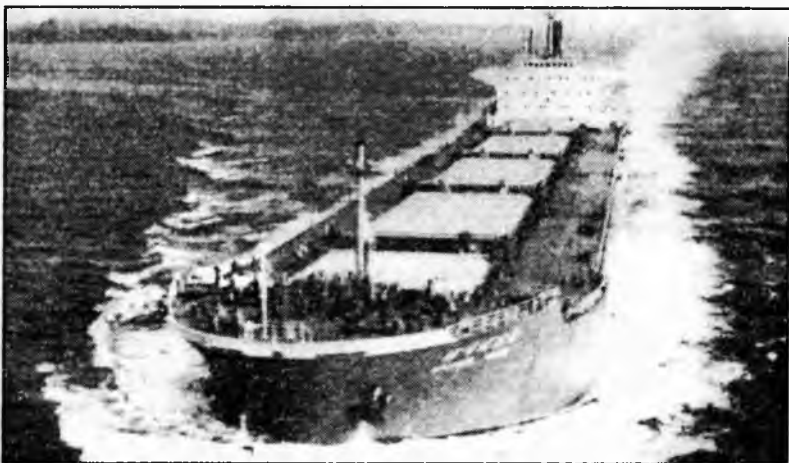
Există o legătură care incită – lumini stranii și nave stranii sunt văzute în acest loc, oameni ai mării sau ai aerului dispar în acest loc, parcă ar dispărea cu totul de pe suprafața Pământului. Să fi ajuns cobai ai unor experimente, să fi fost anihilați, sau au devenit sclavi, sau poate specimene într-o grădină zoologică galactică? Să-și fi găsit calea spre alte lumi? Ceea ce nouă ne pare o dispariție ar putea fi începutul unei mari aventuri pentru cei care au pășit prin poarta care duce spre alte lumi.

Rezolvarea problemelor Pământului, sociale, geopolitice, economice, este un pas necesar pentru explorarea sistemului nostru solar și, după el, a Universului. Avem energia atomică și, ca în povestea din cele *O mie și una de nopți*, nu mai putem să băgăm duhul înapoi în sticlă. Trebuie să învățăm să-l folosim într-un mod pozitiv, benefic.

Pe un Pământ unit și pașnic, vom putea îmblânzi această energie cosmică pentru opere pașnice și de explorare. Ca planetă unită, putem să inițiem cercetarea altor lumi și a altor civilizații existând pe planetele de dincolo de stele.



În Triunghi au dispărut și giganți ai oceanelor, petroliere de peste 200.000 de tone, cum ar fi *California Maru* (sus) și *Bolivar*.
(colecția autorului)



Mineralierul *La Carlotta*, alt vas dispărut misterios în Triunghiul
Dragonului.
(foto: Peter Myers)



Banaluna a fost abandonată de echipaj.
Nimeni nu știe ce a transformat vasul într-un vas-fantomă al
Triunghiului Dragonului.
(Foto: National Maritime Museum Greenwich, London)

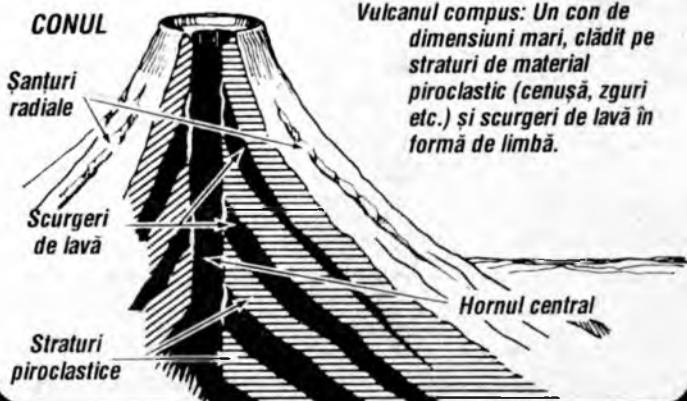


Deși nu transporta
încărcătură
inflamabilă,
Maasgusar a izbucnit
instantaneu în flăcări.
Remarcați valurile
triunghiulare care îl
lovesc.
(fotografie reprodusă
cu permisiunea
agenției de știri
Kyodo)



ANATOMIA UNUI VULCAN

CONUL



Vulcanul compus: Un con de dimensiuni mari, clădit pe straturi de material piroclastic (cenușă, zguri etc.) și scurgeri de lavă în formă de limbă.

STRUCTURA INTERNĂ



Magma: rocă topită, originară din interiorul Pământului.
Lavă: Magma care ajunge la suprafața pământului. Pe măsură ce magma se ridică, presiunea se reduce, iar gazele dizolvate sunt eliberate, lent sau exploziv.

Schiță a unui vulcan, furnizată de U.S. Geological Survey. Când un vulcan crupe pe fundul oceanului, gazele eliberate creează o turbulență teribilă.

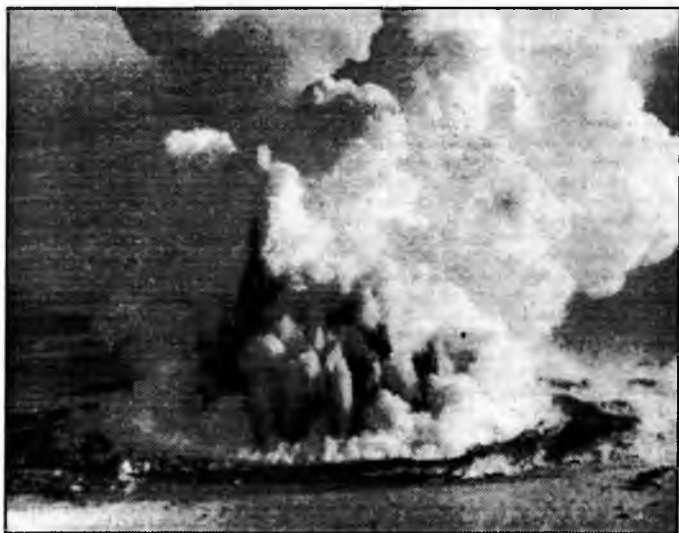


Forța acestui vulcan submarin, aflat la 1350 de kilometri sud de Tokyo, a fost suficientă pentru crearea unei noi insule lângă Iwo Jima. Vă puteți imagina efectul asupra unui vas care navighează în apropiere?

Un avion de transport american, zburând deasupra Triunghiului Dragonului, a văzut această coloană de fum ridicându-se din ocean. Fotograful Ray Faxich a



declarat că înălțimea norului era de 6 până la 8 kilometri.
(foto: Wide World)



Accastă crupție a avut loc în 1986 în apropiere de Iwo Jima, unul din vârfulurile Triunghiului Dragonului.
(foto: Wide World)



„Cercul de foc” al Triunghiului a împins fundul mării în sus și a dat naștere unui nou grup de insule, în 1946.
(foto: Wide World)



Cenuși plutind în apele Pacificului, în apropierea vulcanului submarin Myojinsho. Această erupție ar putea fi cauza dispariției vasului *Kaiō Maru nr. 5*, cu 31 de oameni la bord. După erupție au apărut două insule, care însă s-au scufundat rapid în ocean.
(foto: Wide World)

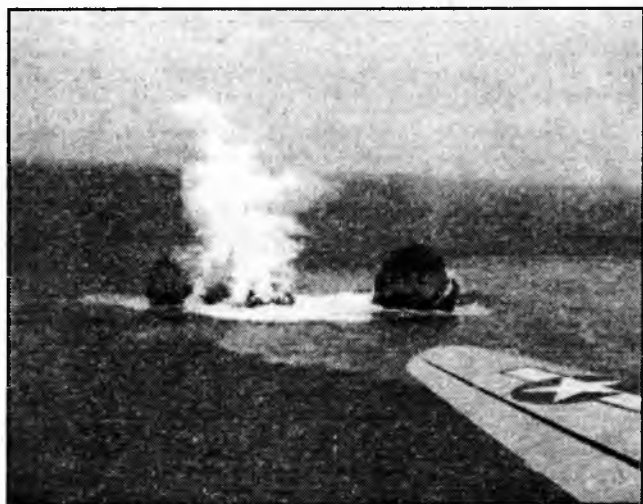
Din cei șase sute de vulcani activi în lume astăzi, cea mai mare concentrație se găsește în Triunghiul Dragonului.
(foto: Wide World)



Nori de fum
sulfuros care
acoperă soarele
în această
spectaculoasă
(și mortală)
demonstrație de
forță a unui vulcan.
(foto: Wide World)



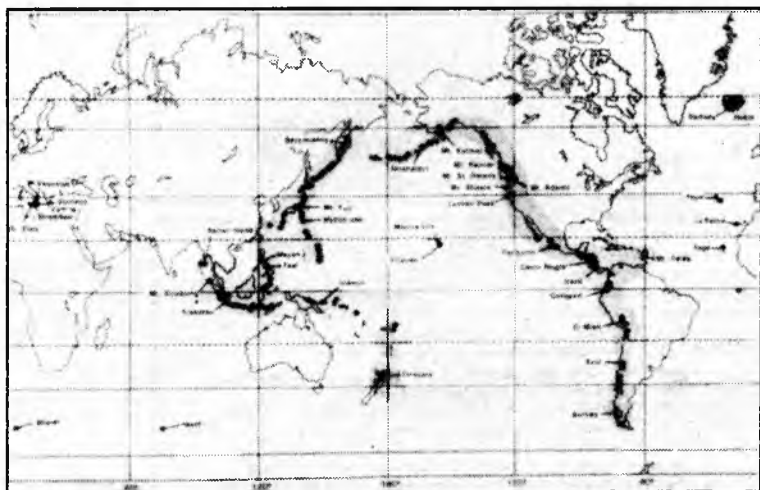
Magma, sau roca topită, se întărește la contactul cu apa rece a oceanului, în largul coastelor japoneze. (foto: Wide World)





Gazele fierbinți care
răscolesc apa la nord
de Iwo Jima indică
erupția unui vulcan
submarin.

Vulcanii cunoscuți din Triunghiul Dragonului.
Sute de alți vulcani ar putea să existe.
(foto: Wide World)



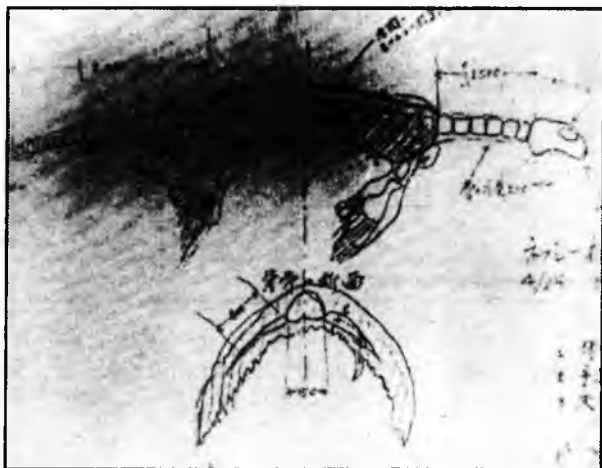


Acest cadavru intrat în putrefacție a fost prins în plasele unui trauler japonez în 1977. Măsurile se potrivesc perfect cu cele ale pleziosaurului, specie presupusă stinsă.

(foto: Fortean Picture Library, Țara Galilor).

Desenul a fost executat de unul din membrii echipajului.

(Ilustrație din AP/Wide World Photos)





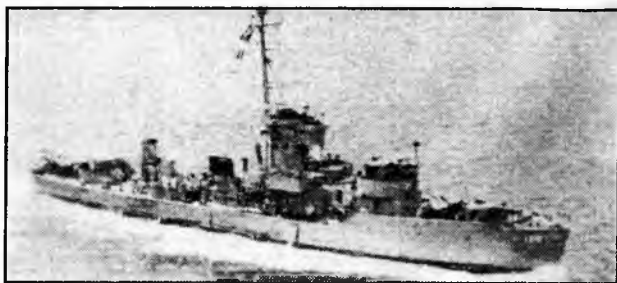
Submarinul *Kuroshio Maru*, în traducere „Curentul Negru”, a fost numit după curentul submarin profund și întunecat, care mărginește Triunghiul Dragonului. În apele Triunghiului și-au găsit sfârșitul trei submarine *Kuroshio Maru*.

(foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



Prototipul lui *Kaio Maru*, numit Buoy Tender, de 500 de tone. *Kaio* a părăsit Myoyinsho pe 24 septembrie 1952, cu 34 de membri ai echipajului, dispărând fără să lase vreun semn de naufragiu.

(foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



Acest monitor
cu tunuri, de
clasa
„Flower”, a
fost prototipul
lui *Fuyo
Maru*. A
dispărut,
împreună cu

întregul echipaj de 73 de persoane, în 25 septembrie 1954, lângă
Miyakejima.

(foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)

Geranium, vas din același
model și tip cu curățitorul
de mine din fotografie, a
dispărut în drum spre
Osaka, pe 24 noiembrie
1974. Nu s-au găsit nici un
fel de urme din echipaj sau
vreun fragment din vasul
construit în întregime din
lemn.



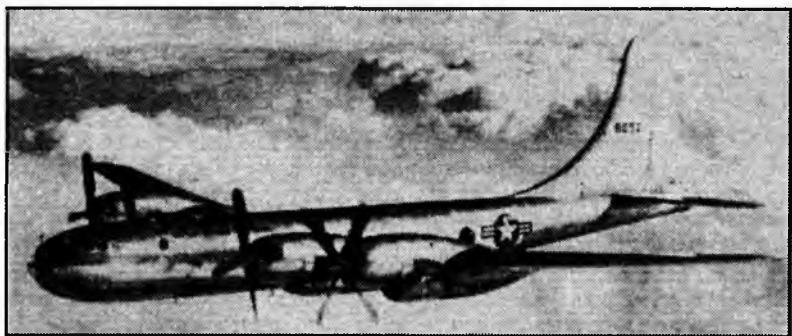
(foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)

După decolarea
de la Baza
Aeriană Atsugi
pe 26 iunie
1955, prototipul
de dezvoltare al



lui F-3B a dispărut fără urmă și fără să dea vreun semnal de cerere
de ajutor. Acest Douglas *F3D-2 „Skynight”* de două locuri, avion
de vânătoare, este unul dintre primele aparate F-3B operaționale.

(foto: Jane's All the World Aircraft, Jane's Publishing Co., Ltd.,
London)



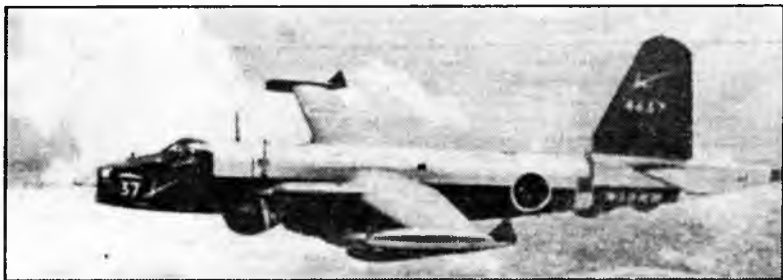
Pe 12 martie 1957, între insula Wake și Japonia a dispărut un *KB-50* american, fără ca din echipaj sau aparat să rămână vreo urmă. Aparatul Boeing *TB-50D* din fotografie este un aparat de antrenament pentru echipaje, de aceeași clasă cu cisterna zburătoare dispărută.

(foto: Jane's All the World Aircraft, Jane's Publishing Co., Ltd., London)



Aparatele C-97 Stratofreighter sunt avioanele de transport corespunzătoare cisternei aeriene KC-97-G. Au o greutate de peste 20 de tone și o capacitate de transport de peste 25 de tone și pot să transporte 134 de militari complet echipați și două tancuri. Pe 22 martie 1957, unul dintre acești giganți aerodinamici a dispărut în dreptul coastei de sud-est a Japoniei. Nu s-au descoperit nici un fel de resturi.

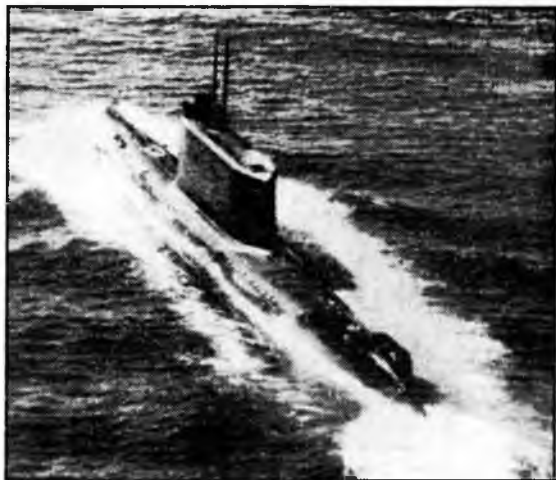
(foto: Jane's All the World Aircraft, Jane's Publishing Co., Ltd., London)



Aparatul Kawasaki P-2J, inițial proiectat de NATO sub numele de *P-2V*, este un avion antisubmarin, construit în Japonia sub licență Lockheed. Cum a putut un avion atât de sofisticat, echipat cu radar de căutare și sisteme de avertizare, să dispară fără cel mai mic semn de pe ecranul radar, pe 16 iulie 1971, în Triunghiul Bermudelor? (foto: Jane's All the World Aircraft, Jane's Publishing Co., Ltd., London)



[TS28] În aprilie 1968, un submarin sovietic de clasa „Golf” s-a pierdut în nord-vestul Japoniei. Deși nu avea propulsie nucleară, vasul purta atât rachete balistice, cât și focoaase nucleare de 800 de kilotone și 7 rachete cu focoaase multiple MIRV de 100 kilotone. Nu au existat supraviețuitori. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



În septembrie 1974, un submarin sovietic de clasa „Golf II” a dispărut în sud-estul Japoniei și nu a mai fost descoperit vreodată. Vasul avea un echipaj de optzeci și patru de oameni, din care probabil doisprezece ofițeri, și purta atât rachete balistice, cât și focoaase nucleare de

800 de kilotone, ca și 7 MIRV de 100 kilotone. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



Acesta este un prototip al clasei de submarine „Golf II”, care a intrat în imersiune în septembrie 1984, fără a mai ieși vreodată la suprafață. Purtător de rachete balistice și focoaase nucleare de 800 de kilotone și 7 MIRV de 100 kilotone. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)

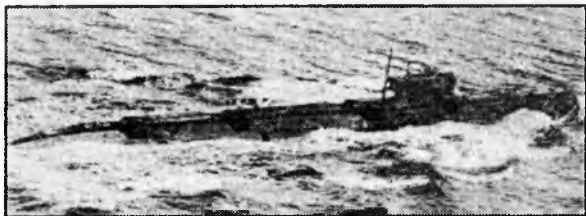


În august 190, un submarin sovietic de clasă „Echo I”, iar în septembrie unul de clasa „Echo II” au intrat în imersie în Triunghiul Dragonului.

Nu au mai ieșit niciodată la suprafață.

Ambele clase de submarine sunt purtătoare de rachete nucleare de croazieră și propulsate cu ajutorul a câte două reactoare nucleare. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)

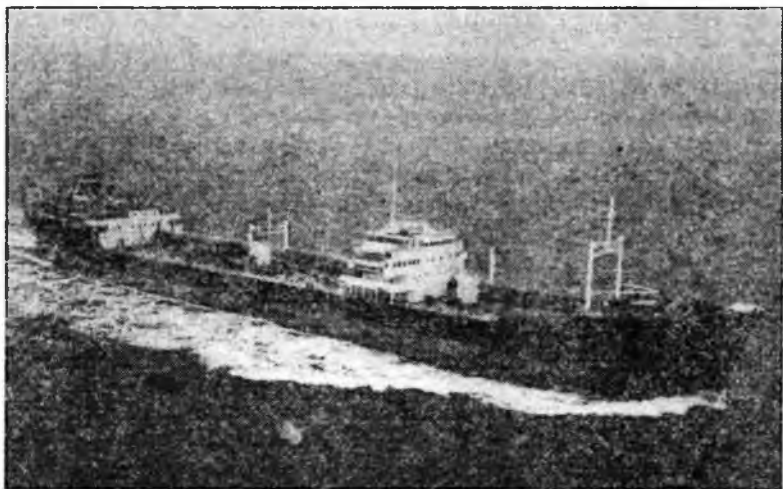
În ianuarie 1986, un alt submarin cu propulsie nucleară de clasa „Echo II” a dispărut în



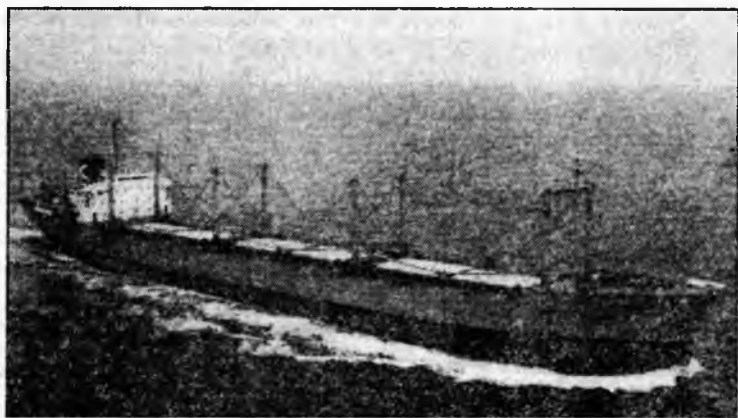
adâncurile Triunghiului Dragonului. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



În 1970, un submarin nuclear sovietic de clasa „Alfa” s-a scufundat în Marea Japoniei. Submarinele clasa „Alfa” sunt propulsate de un reactor nuclear și echipate cu optsprezece torpile. (foto: Jane's Fighting Ships, Jane's Publishing Co, Ltd., Londra)



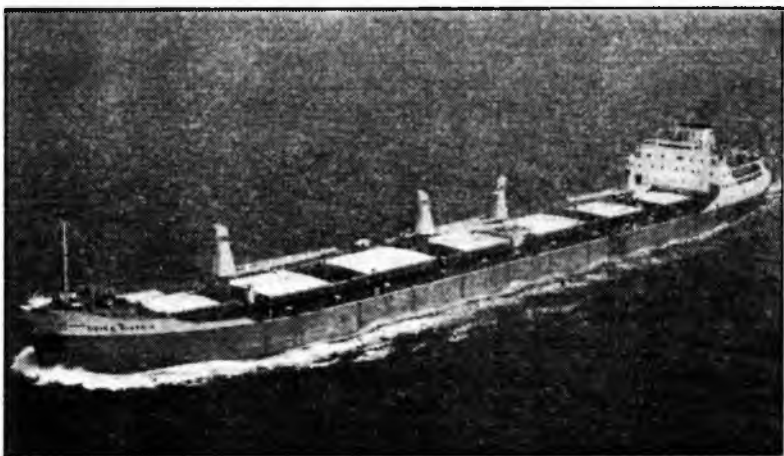
Vasul liberian *Sophia Pappas* de 8198 tone spart în două la sud-est de Tokyo Bay, la 05 ianuarie 1970 (foto din colecția autorului)



Vasul liberian *Banaluna*, cu un deplasament de 13616 tone, era încărcat cu 2846 tone de magnetită când a dispărut, împreună cu 35 membri ai echipajului. Ultimul mesaj radio, pe data de 12 noiembrie 1971, nu conținea nici un semnal de alarmă. În urma căutărilor nu a fost găsită nici o urmă (foto din colecția autorului)



Nava *Triumph nr. 1* sub pavilion panamez a dispărut la 480 de mile în largul coastelor japoneze la 22 februarie 1977. Vaporul cu un deplasament de 8342 tone sau vreunul dintre membrii echipajului nu au fost niciodată găsiți (foto din colecția autorului)

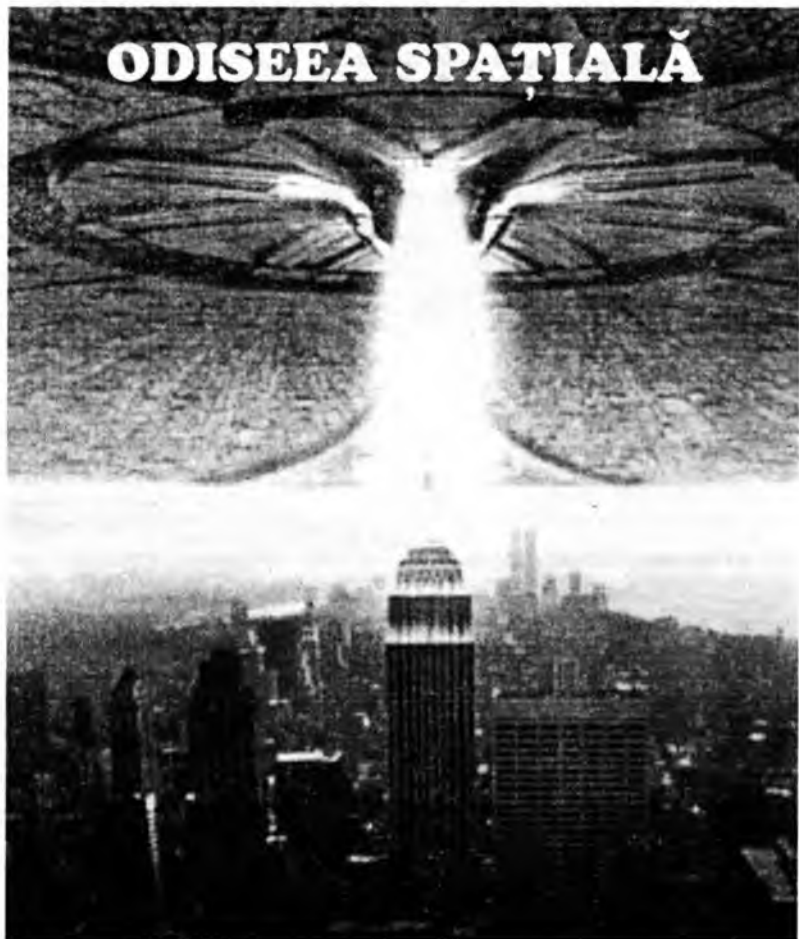


Transportând 16,565 tone oțel, vasul grecesc *Agios Giorgis* a dispărut în Triunghiul Dragonului la 8 ianuarie 1970. Despre cei 29 membrii ai echipajului sau despre navă nu s-a mai aflat nimic (foto din colecția autorului)

ARHIVA UFO

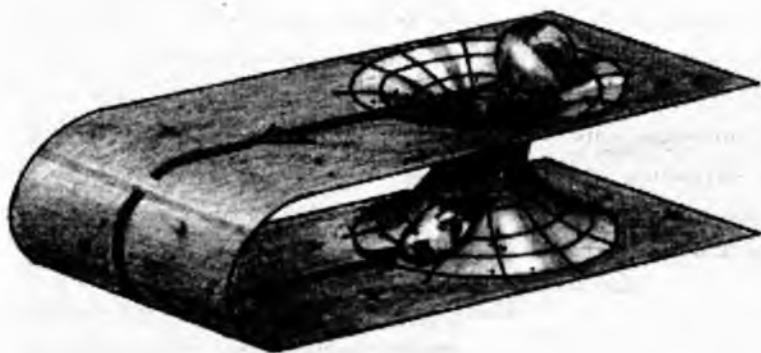
6

ODISEEA SPATIALĂ



Editura **DOMINO**

MASINA TIMPULUI



ODISEEA SPAȚIALĂ

Acum când se descoperă planete – la 12 iunie 1995 a fost descoperită o nouă planetă situată la 8 ani-lumină de sistemul solar – pe care ar putea eventual să locuiască extratereștri, probabilitatea ca ei să dețină mijloacele tehnologice de a călătorii nu poate fi respinsă fără o analiză serioasă.

Pentru astronomul Jean-Claude Ribes, „șansele ca viața să fi putut apărea și în altă parte decât pe Pământ devin neneglijabile”! În aceste condiții, de ce nu ne-au vizitat cu adevărat extratereștrii?

Pentru a sesiza mai bine amploarea problemei, să vedem în linii mari decorul spațiului cosmic din jurul nostru. Universul vizibil (singurul cunoscut) are un diametru de 30 de miliarde de ani-lumină (AL); Calea Lactee (galaxia dintre sutele de miliarde de alte galaxii în care se află Soarele nostru) are un diametru de 100 000 AL. Alt reper remarcabil: steaua cea mai apropiată de noi, Alpha Centauri e situată la 4,4 AL, adică la 40 000 de miliarde de kilometri!

În acest stadiu, orice deplasare în Univers constă în străbaterea unor adevărate abisuri spațiale și temporale. Există vreo tehnologie care să permită unor ființe umane (sau omologilor lor extratereștri) să facă astfel de călătorii? Dacă presupunem că inteligențele extraterestre trăiesc un secol, chiar două – ceea ce pare a fi limita oricărei vieți animale pe Pământ – atunci ar trebui să se grăbească!

Einstein a stabilit o limită absolută (cu asentimentul naturii!). Teoria relativității restrânse, enunțată în 1905, interzice oricărui element purtător de informație (o particulă materială, un grăunte de lumină, o undă electromagnetică...) să depășească viteza luminii (notată cu c), adică 299 792 km/sec. Și există toate probabilitățile ca această limită să se aplice întregului Univers.

Asta înseamnă că toate călătoriile la hotarele galaxiei noastre, pe durate „rezonabile” sunt imposibile? Nu. Cel puțin teoretic. Căci, dacă relativitatea restrânsă limitează orice viteză la c , ea dilată în schimb timpul călătoriilor! Cu cât ne apropiem mai mult de c , cu atât timpul se scurge mai lent... Astfel că, atunci când se atinge viteza luminii, timpul se oprește pur și simplu. Din acest moment, problema distanței pune probleme de timp...

Să ne imaginăm o planetă gravitând în jurul stelei Rigel (aflată la 450 ani-lumină de Pământ), populată cu ființe care au reperat Pământul și au hotărât să-l viziteze. Mărind viteza navei lor cu zece metri pe secundă la fiecare secundă (aceasta e accelerația unui obiect care cade pe sol) timp de 345 de zile, vor atinge o viteză egală cu 99,99% din viteza luminii. La această viteză nebună, la fiecare secundă scursă în navă, pe planeta lor (sau pe Pământ) trec 8 minute și 20 de secunde.

Călătorii vor face călătoria dus-întors în 5 ani și 45 de zile (ținând cont de faza de accelerație și de o fază de frânare). Din păcate, pe planeta lor de origine se vor fi scurs 700 de ani!

Acest scenariu catastrofal (și inevitabil) trebuie să ia în calcul și problema carburantului impusă de accelerație.

Deocamdată, carburantul ideal este antimateria. În reacția de anihilare materie-antimaterie, toată masa este transformată în energie, după formula lui Einstein $E = mc^2$. Nu există deșecuri. Această



CEA MAI ECONOMICĂ

Avantajul motorului cu fuziune nucleară: carburantul, hidrogenul, se găsește din abundență în spațiu, deci e gratuit. Pentru a strânge o cantitate suficientă, nava trebuie să aibă o formă de pâlnie cu un diametru mai mare de... 40 km!



CEA MAI RAPIDĂ

Reacția de anihilare materie-antimaterie este de departe cel mai energetică dintre mijloacele de propulsie. Nava spațială „ideală” va folosi antimateria drept carburant. Dar, pentru a produce suficient (cel puțin pe Pământ), ar trebui ca acceleratoarele noastre de particule să funcționeze timp de câteva secole!

reacție este de treizeci și cinci de ori mai energetică decât fuziunea hidrogenului, ea însăși de șapte ori mai energetică decât fisiunea nucleară (cea a centralelor nucleare).

Ne putem imagina că extraterestrii au găsit mijlocul de a fabrica ușor antimaterie. Pe Pământ, ar

fi nevoie de cincisprezece acceleratoare de particule Fermilab (cel mai puternic din Statele Unite) funcționând simultan timp de un an pentru a acumula energia care să permită cel mult să mențină aprins o oră un bec electric de 100 W.

Chiar dacă această minune tehnologică s-ar realiza, s-ar pune o altă problemă majoră. Spațiul, oricât de vid ar părea, conține atomi și molecule în suspensie și chiar mici particule (microasteroizi, praf galactic...). Sigur, concentrația atomilor și moleculelor e mică, nu mai mult de un gram de hidrogen într-un diametru de 40 km! Dar, la viteza respectivă, o coliziune ar fi catastrofală. Față de navă, viteza acestor atomi este de 0,9999 c. Particulele ar fi transformate în „raze cosmice” (cele mai energetice dintre cele întâlnite în spațiu), care ar bombarda nava atât de violent încât nici un „galactonaut” n-ar putea să supraviețuiască.

Dar, dacă nava ar întâlni un microasteroid, dezastrul ar lua o cu totul altă amploare: nava însăși ar exploda. La 0,9999 c, o piatră de



CEA MAI HIGH-TECH

Propulsia prin fascicul laser (1) se face datorită presiunii luminii pe suprafața navei (2). Dar lungimea undei

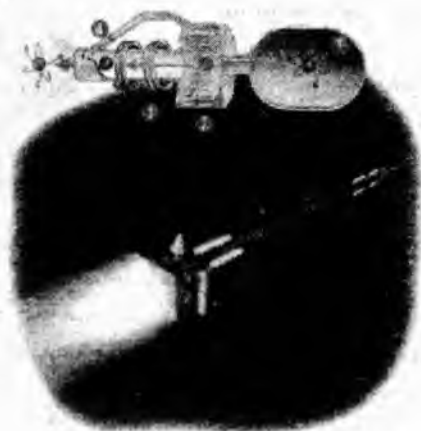
laser nu e infinită. Acest sistem nu va permite deci să se ajungă foarte departe.

100 g are efectul unei bombe de 400 t de TNT! În plus, la această viteză, este imposibil să se detecteze cea mai mică „pietrică”, căci imaginea obstacolului parvine navei în aceeași clipă cu obstacolul însuși... Galactonații ar călători orbește.

Cum ar putea extraterestrii să se protejeze de aceste cataclisme? Ar fabrica materiale rezistente la astfel de șocuri? Specialiștii (pământeni) se îndoiesc de asta.

CEA MAI REALISTĂ

Un motor ionic folosește atomi (1) lipsiți de un electron (ionizare) (2), care sunt accelerați cu ajutorul unui câmp electric (3). După utilizarea acestei surse de energie, se restituie atomilor ionizați electronii (4).





CEA MAI ECOLOGICĂ

Această navă folosește razele de lumină ale stelelor (sau „vânt solar”) așa cum corăbiile se folosesc de vânt... Dar, pentru a fi eficace, pânza ei trebuie să aibă un diametru de câteva sute de kilometri.

Neputând să învingă acest flagel al vitezei, extraterestrii s-ar putea îmbarca numai pentru un dus, la bordul unor imense nave cu câteva sute de suflete, dotate cu un ecosistem care să se autoregenereze, furnizând hrană și materii prime. Aceste colonii autonome ar fi niște Pământuri în miniatură care, în loc să graviteze în jurul soarelui, s-ar deplasa în Univers. Dar, dacă problema distanței spațiale dispare, rămâne cea a timpului.

Să presupunem că astfel de colonii pot să se deplaseze cu 3000 km/s. Locuitorii planetei din jurul stelei Rigel ar avea nevoie de 54 000 ani ca să ajungă pe Pământ.

Cum ar avea loc o astfel de călătorie? Colonia și-ar lua energia din spațiu (hidrogenul este elementul cel mai răspândit din Univers). Fuziunea hidrogenului, deși de 35 de ori mai puțin energetică decât anihilarea materie-antimaterie, este un carburant bun și, în spațiu, gratuit.

O parte din hidrogenul obținut astfel ar permite furnizarea de electricitate pentru alimentarea soarelui artificial al ecosistemului. În plus, datorită hidrogenului, pot fi concepute diferite feluri de propulsare: motoare cu fuziune sau motoare ionice.

Ne mai putem imagina și nave cu pânze „umflate” de „vântul stelar”, sau nave accelerate de o „trambulină gravitațională”...

Oricum, obstacolul major rămâne durata inimaginabilă a călătoriei. Remediul posibil: tehnica hibernării artificiale prin congelare, care permite reducerea numărului membrilor echipajului, deci nevoile alimentare. Roboții vor face partea cea mai importantă a muncii, sub supravegherea unor „ființe de serviciu” (necongelate).

Dar există, cel puțin teoretic, mijloace de deplasare între două puncte din Univers fără să parcurgi concret spațiul dintre ele. Cu alte cuvinte, drumuri mai scurte decât linia dreaptă.

– Ted, îți amintești, ai afirmat că pe astronavă spațiul și timpul sunt două aspecte ale aceluiași concept.

– Da, spațio-timpul.

– N-am înțeles niciodată chestia asta.

– De ce? Este foarte simplu.

– Ai putea să-mi explici și mie, numai în cuvinte?

– Adică, fără matematică?

– Da!

– Păi, să încerc, spuse Ted încruntându-se, dar Norman știa că de fapt îi făcea plăcere să explice.

– OK, să vedem de unde trebuie să începem. Ești familiarizat cu ideea că gravitația este numai geometrie?

– Nu.

– Curbura spațiului și a timpului?

– Nu, nu cred!

– Uf! Relativitatea Generalizată a lui Einstein?

– Îmi pare rău!

– Nu-i nimic, ne descurcăm noi, conchise Ted.

Pe masă se afla un castron cu fructe, pe care îl goli, punând fructele pe masă.

– Buun! Să admitem că masa asta e spațiu; un spațiu plan și cuminte.

– OK, încuviință Norman.

– Portocala asta e Soarele, iar astea planetele care se mișcă în jurul său. Altfel spus, pe masă avem Sistemul Solar.

– În regulă.

– Acum, Soarele – și arată spre portocala din centrul mesei – este foarte mare, deci are o gravitație mare.

– Exact.

Ted îi întinse o blilă.

– Asta este o astronavă.



Vreau s-o trimiți prin Sistemul Solar astfel încât să treacă cât mai aproape de Soare, da?

Norman luă bila și o făcu să treacă rostogolindu-se pe lângă portocală.

– Așa...

– Ai observat că bila s-a rostogolit în linie dreaptă pe suprafața plană a mesei.

– Întocmai.

– Dar ce s-ar fi întâmplat în realitate cu nava dacă ar fi trecut pe lângă soare?

– Ar fi fost aspirată de aceasta.

– Da. Se spune că „ar fi căzut în Soare”. Traectoria ei s-ar fi curbat înspre interior și ar fi lovit Soarele. Dar „astronava” ta nu a pățit așa ceva.

– Nu.

– Deci am aflat că masa asta plată nu este bună. Spațiul real nu poate fi așa.

– Nu poate?

– Nu.

Ted luă castronul și puse portocala pe fundul acestuia.

– Acum, rostogolește bila spre Soare.

Norman aruncă în castron bila, care se rostogoli în spirală până când lovi portocala.

– OK., spuse Ted. Racheta lovește Soarele, ca în realitate.

– Da, dar dacă i-aș fi imprimat o viteză suficientă, ar fi trecut de portocală și ar fi putut trece chiar și de marginea diametral opusă a castronului.

– Corect. Și asta e ca realitatea. Dacă nava ar avea viteza necesară ar scăpa din câmpul gravitațional al Soarelui.

– Așa...

– Deci am demonstrat că o astronavă care trece pe lângă Soare se comportă ca și cum ar fi intrat într-o regiune curbă a spațiului din jurul său. În vecinătatea Soarelui, spațiul este curbat ca acest castron.

– Perfect.

– Iar dacă bila ar avea o anumită viteză, n-ar mai ieși din castron, ci s-ar învârti la nesfârșit pe marginea vasului. Este ceea ce fac planetele în mișcarea lor continuă pe orbite.

Puse din nou portocala pe masă.

– În realitate este ca și cum masa ar fi din cauciuc, iar planetele ar provoca niște adâncituri în ea. Așa arată spațiul adevărat, curbat, iar curbura sa

se modifică proporțional cu gravitația.

- Da...

- Așadar, putem spune că gravitația nu este altceva decât o curbura a spațiului. Pământul are gravitație deoarece Pământul provoacă curbura spațiului din jurul său.

- Înțeleg.

- Numai că nu e așa de simplu.

Norman oftă.

- Nici nu-mi imaginam c-ar fi simplu.

- Deci, continuă Ted, când ai rostogolit bila în castron, ai observat că aceasta nu numai că s-a deplasat în spirală spre fund, ci și că s-a mișcat mai repede, așa e?

- Da.

- Când un obiect își mărește viteza, timpul măsurat pe acel obiect se scurge mai lent. Einstein a demonstrat asta pe la începutul secolului. Asta înseamnă că te poți gândi la curbura spațiului ca reprezentând totodată și o curbura a timpului. Cu cât curbura castronului e mai accentuată, timpul se scurge mai lent (...)

Ted ridică de pe masă castronul.

- Acum, dacă prelucrezi totul matematic, vei afla că acest castron nu este nici spțiu, nici timp, ci o combinație denumită spațio-timp. Acest castron este spațio-timp iar obiectele care se mișcă în el se mișcă în spațio-timp. În mod curent nu astfel este înțeleasă mișcarea, dar așa se întâmplă în realitate.

- Chiar așa?

- Desigur. Să luăm, de pildă, base-ball-ul. Cunoști jocul ăsta?

- Da, răspunse Norman.

- Perfect. Să presupunem că jucătorul aflat la bătaie trimite o minge către mijlocuș. Mingea se deplasează aproape rectiliniu, într-un interval de, să zicem, o jumătate de secundă.

- Așa.

- Acum să presupunem că mingea este trimisă pe o traiectorie lobată. De data aceasta mingea se înalță mult în aer și-i vor trebui șase secunde până când va fi prinsă de mijlocuș.

- OK.

- Pentru noi, cele două traiectorii arată diferit. Dar în spațio-timp mingea se mișcă identic în ambele cazuri.



- Nu se poate!

- Ba da. Și, într-un fel, deja știi asta. Să zicem că ți-ai cere să trimiți un lob către mijloc, dar mingea să ajungă nu în șase secunde, ci într-o jumătate de secundă.

- Ar fi imposibil.

- De ce? N-ar trebui decât să lovești mingea mai tare.

- Păi așa s-ar înălța și mai mult și durata deplasării s-ar mări.

- Așa este. Atunci trimite o minge directă care să facă șase secunde până ajunge la mijloc.

- Nu pot să fac nici asta.

- Corect, spuse Ted. Deci tu spui că nu poți să faci cu mingea tot ce-ți trece prin cap. Că există o relație fixă care guvernează traiectoria mingii în spațiu și timp.

- Sigur, deoarece Pământul are gravitație.

- Da, și deja am admis că gravitația este o curbă a spațio-timpului, ca și curbura acestui castron. Orice minge de pe Pământ se deplasează pe aceeași curbă a spațio-timpului, așa cum această bilă se mișcă în castron. Privește!

- Ted puse portocala în castron.

- Țasta e Pământul.

Apoi puse două degete pe părțile diametral opuse ale portocalei.

- Țăstia sunt cei doi jucători. Acum, rostogolind bila de la un deget la altul vei afla că trebuie să te deplasezi pe curbura castronului. Și asta indiferent dacă trimiți bila ușor și ea se va învărti în apropierea portocalei, sau dacă îi imprimi un impuls mai mare și ea se va deplasa mai sus pe peretele castronului, înainte de a cădea din nou pe marginea opusă. Dar nu poți determina această bilă să facă tot ce vrei pentru că mișcarea ei este ghidată de peretele castronului. Iar mingea ta de base-ball chiar asta face: se mișcă într-un spațio-timp curbat.

- Oarecum am înțeles, admise Norman. Dar ce-are-a face asta cu călătoria în timp?

- Ei bine, noi trăim cu impresia că câmpul gravitațional al Pământului este puternic - nu doar când cădem -, dar în realitate este foarte slab: e ca și inexistent. În consecință, spațio-timpul din jurul Pământului nu este prea deformat. În jurul Soa-



relui însă este mult mai curbat. Iar în alte zone din Univers – cum sunt așa numitele găuri negre – spațio-timpul este atât

de deformat încât se produc tot felul de distorsiuni temporale, făcând posibilă astfel și călătoria în timp.

MAGICIENII UNIVERSULUI

Pentru a parcurge distanțe astronomice, extraterestrii trebuie să fie foarte răbdători sau să dea dovadă de ingeniozitate. Natura le poate oferi o alchimie spațio-temporală, relativitatea generalizată. Enunțată în 1915 de Albert Einstein, această teorie este de o bogăție conceptuală și imaginativă fără egal. Fizicienii numesc aceste posibilități ciudate fizica „exotică”.

Ideea de bază constă în utilizarea uimitoarei geometrii a Universului, cunoscută sub numele de „curbura spațio-timpului”. De la Einstein, știm că spațiul seamănă mai mult cu o tablă ondulată decât cu un covor plan. Pentru a se deplasa de la un punct la altul al acestui „Univers-tablă ondulată”, lumina și materia urmează în mod obligatoriu profilul lui ondulat.

Oare extraterestrii au găsit mijlocul să sape tunele în tabla ondulată și să-și treacă prin ele navele ca un tren care trece prin munte? Problema are sens chiar și pentru noi, pământenii.

Ar exista în spațiu „găuri de vierme” – acesta este numele oficial – care ar corespunde acestei descrieri. Aceste găuri ciudate, care măsoară cam 10^{-13} cm și nu trăiesc decât 10^{-20} secunde, nu sunt stabile în spațio-timp, căci, ca și tunelele minelor, ele se prăbușesc sub propria greutate (presiune gravitațională).

Oare extraterestrii au reușit să construiască „structuri de susținere” pentru a evita prăbușirea tunelelor?



Găurile de vierme sunt formate din energie gravitațională produsă de prăbușirea unei stele supermasive în ea însăși. Conform relativității generalizate, densitatea unui corp curbează spațiul. Cu cât o stea este mai densă, cu atât mai mult „scoabește” „covorul” tridimensional al spațiului (ca o bilă de biliard pe un cearceaf întins). Dincolo de o densitate critică, steaua „perforează” covorul: atunci apare o gaură neagră, care ea însăși poate să dea naștere unei găuri de vierme. Gaura neagră ar fi intrarea unei găuri de vierme.

Construirea unei „schele” în interiorul găurii de vierme înseamnă – în termeni gravitaționali – tapisarea interiorului găurii cu energie „negativă”, adică un câmp respingător care se opune câmpului atractor al gravitației. E vorba de faimoasa „antigravitație” care, dacă există, provoacă un efect de respingere între două mase și anulează atracția gravitațională exercitată de o planetă sau de oricare alt corp solid. Cercetătorii pământeni au reușit deja să obțină energie negativă la scară microscopică („efectul Casimir”), dar nu se știe dacă poate să existe la scară macroscopică.

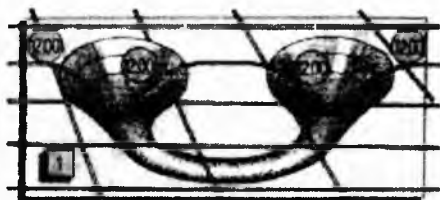
Or, trebuie ca tunelul să aibă un diametru mai mare decât cel al navei. Din nefericire, găurile de vierme și energia negativă apclază la o fizică necunoscută nouă, aflați la jumătatea drumului între relativitatea generalizată și fizica cuantică.

Studiind problema găurilor de vierme, cunoscutul astrofizician Kuip Thor a încercat să aplice la ele una din ideile referitoare la găurile negre (black holes), și anume călătoria în timp, mai concret, transferul în trecut.

Propunerea de „mașină a timpului” este ilustrată în figurile numerotate de la 1 la 4.

Operațiunea începe la amiază (orele 12) pe o gaură de vierme pentru care de la o „gură” la cealaltă se poate ajunge în zbor cosmic „de suprafață” într-o oră (fig. 1). Una dintre „guri” este accelerată instantaneu până la o viteză apropiată de viteza luminii și menținută în această stare circa o oră (fig 2.).

Viteza uriașă duce la o puternică încetinire a scurgerii timpului în interiorul găurii de vierme. Dacă nava cosmică pătrunde în gura aflată în mișcare (A), ea poate trece repede prin gaura de vierme (B) ca să iasă prin cealaltă gură (C) și, după un „zbor de suprafață” de circa o oră, să ajungă în punctul de plecare. Nava ajunge aici imediat după plecarea în cursă (D), dând posibilitate astronautului să-și fluture singur batista la plecare!



Se poate ajunge departe în trecut printr-o astfel de metodă? Asta depinde de viteza până la care se poate accelera gura de acces precum și de durata de timp cât este menținută în această stare. De exemplu, pentru o călătorie de o mie de ani în trecut, trebuia ca în prealabil gura să fie făcută să se miște timp de ceva mai mult de o mie de ani cu o viteză foarte apropiată de viteza luminii.



În desenul care repezintă simplificat transferul navei cosmice înapoi în timp există destule amănunte interesante care pot strica buna dispoziție a celor mai înverșunați adepți ai călătoriilor în timp.

În primul rând nu există nici o garanție că se exclude încălcarea principiului cauzalității, principiu care stă neclintit în fața oricărui vehicul de călătorie în trecut. Astronautul ar putea, de exemplu, să revină la locul startului și să se auto-împiedice să plece în cursă. Unul dintre vicleșugurile care pot eluda această situație neplăcută îl constituie „variantea biliard” a interacțiunii cauză-efect. Bila de biliard, deplasându-se prin gaura de vierme în trecut, nu este exclus să se lovească pe sine însăși, însă numai atât cât să alunece imediat în urma ei.

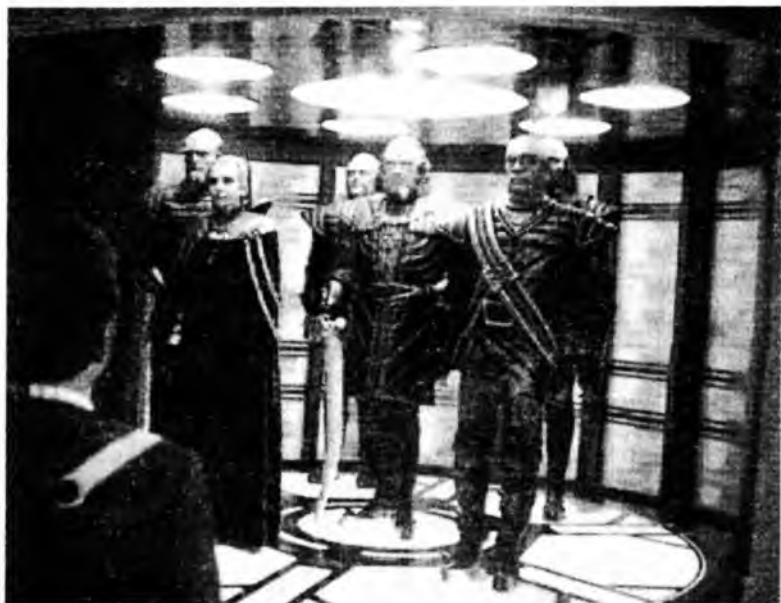
Pentru a parcurge cu repeziciune distanțe mari, extraterestrii dispun și de alt mijloc: ar putea să se folosească de caracteristicile de expansiune ale Universului. Două regiuni ale Universului se depărtează una de cealaltă cu o viteză proporțională cu distanța lor, chiar dacă, local, ele sunt imobile (spațiul se dilată). Astfel, spațiul din jurul galaxiei noastre se mișcă cu viteza luminii față de alte spații situate la 15 miliarde de ani-lumină de el. Expansiunea constă într-o mișcare, nu a materiei sau a luminii, ci a „cadrelor” spațio-temporal care le conține.

Consecință surprinzătoare: în acest cadru, limita vitezei luminii nu mai e indispensabilă. Este suficient ca două regiuni să se afle la o distanță de peste 15 miliarde de ani-lumină pentru ca ele să se deplaseze, una față de alta, cu peste 300 000 km/s!

Dacă extraterestrii stăpânesc spațio-timpul, ce-i împiedică să creeze o expansiune „artificială” în jurul navei lor?



Precum o planșă de surf, nava ar fi atunci dusă de valurile de expansiune cu o viteză superluminică, rămânând însă imobilă față de lumină și de materia locală. Asta ar implica fără îndoială punerea la punct a unei tehnologii apte să creeze fascicule coerente (ca laserele) de energie gravitațională, pentru a modela curbura spațială!



Un alt mod de călătorie „exotică” este teleportarea ilustrată în serialul *Star Trek*. E vorba de a transforma în grăunțe de lumină atomii care compun un corp (indiferent de corp). Acești fotoni străbat spații incomensurabile cu viteza luminii, fără probleme de energie. La sosire recompunându-se corpul inițial.

Rămâne o problemă esențială. Care e, în ceea ce privește informația, numărul de date necesare reconstruirii unui corp? Trebuie mai întâi să se cunoască poziția fiecărui atom în corp precum și stadiul lui de energie, ceea ce ar însemna, pe puțin, echivalentul unei pagini



de text pentru fiecare atom. Deoarece nu cunoaștem caracteristicile fizice ale unor eventuali extratereștri, calculele noastre se bazează pe datele umane.

Numărând 10^{28} atomi pentru fiecare ființă umană, informația ar ocupa o carte cu 10^{28} pagini. Asta înseamnă mai mult decât toate textele scrise de la descoperirea scrisului! Chiar dacă stocăm aceste date sub formă de biți, pe dischete, ar fi nevoie cam de zece milioane de ani pentru o înregistrarea lor, și tot atâta timp pentru citirea... Pe scurt, pentru teleportarea unui singur om ar fi nevoie de vreo douăzeci de milioane de ani!

Și asta nu e tot!

Pentru a transforma în lumină fiecare atom al corpului omenesc (sau umanoid), ar trebui să se folosească o energie echivalentă cu 1500 de bombe cu hidrogen de o megatonă fiecare!

În fine, teleportarea e o problemă aproape filozofică. Spiritul și memoria vor fi oare reconstruite în același timp cu corpul?

Până la urmă, poate că toate aceste probleme plauzibile pentru noi numai teoretic, ar putea să fie o nimica toată pentru ființe cu mult mai evolute decât noi.

DAR DACĂ AU ȘI SOSIT?

Ajunși în apropierea planetei albastre, eventualii extratereștri se vor confrunta cu o problemă gravă: vidului cosmic îi succed miliardele de atomi și de molecule ale atmosferei noastre. Ca și cum ai vrea să faci o pasăre să zboare prin apa mării! Extratereștri trebuie obligatoriu să se adapteze gravitației și straturilor dense de aer.

Dacă ar avea măcar cunoștințele noastre, ar putea să-și transforme nava în avion sau în elicopter. Numai că ozn-urile observate se deplasează fără zgomot, ultrarapid și par să sfideze legile elementare ale gravitației.



Să luăm unul dintre exemplele cele mai cunoscute și să încercăm o explicație științifică.

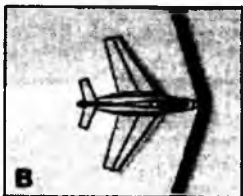
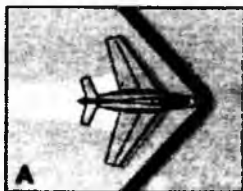
La 8 ianuarie 1981, pe la orele 17, un șef de atelier pensionar care lucra în grădină, la Trans-en-Provence (Franța), a zărit o navă „având forma a două farfurii răsturnate una peste alta”. Trecând pe deasupra copacilor, nava a aterizat la câțiva metri de el, „cu un zgomot metalic înfundat”. Fără să-i fie frică, martorul s-a apropiat de aparat. Acesta s-a ridicat atunci de pe sol „scoțând un șuierat slab” și și-a luat repede zborul în direcția nord-est.

Jandarmii și experții de la GEPAN au sosit curând la fața locului și au găsit pe sol o urmă circulară în formă de coroană. Analizând lucerna sălbatică din vecinătatea urmelor, laboratorul de toxicologie vegetală a constatat că sistemul lor fotosintetic a fost modificat. Vegetația suferise un traumatism.

Forma navei, modul de deplasare și absența zgomotului de motor sunt tipice pentru descrierile de ozn-uri. Numeroși martori vorbesc de o stare de șoc fizic (când s-au aflat în apropierea aparatului), de oprirea motorului mașinii și, noaptea, de halouri luminoase în jurul ozn-ului..

Jean-Pierre Petit, specialist francez în magnetohidrodinamică (MHD), a propus primul o explicație care înglobează aceste caracteristici. Apărută la sfârșitul anilor șaiszeci, MHD-ul este o tehnologie de propulsie ale cărei principii nu se abat de la teoria magnetismului și mecanica fluidelor. Sistemele de propulsie clasice (cele ale vaselor și avioanelor) „împing” asupra fluidului (apă sau aer). Sistemul MHD funcționează invers: fluidul împinge aparatul!

Când un avion se deplasează în atmosferă, el lovește moleculele aerului care se află în drumul lui și, datorită turbinelor, le trimite mecanic spre partea din spate. În botul aparatului se formează o acumulare de molecule, sau „front de energie”, care tinde să-l frâneze. Elasticitatea aerului permite disiparea energiei concentrate în partea din față a avionului. Dar, când acesta atinge viteza sunetului (331 m/s), frontul de energie nu mai are timp să se disipeze. Pentru a depăși



Un avion în zbor lovește moleculele atmosferice provocând un „val” de aer comprimat care îl

frânează (A). Cu cât avionul se deplasează mai repede, cu atât mai mult se acumulează energia în frontul care se lărgeste (B).

La viteza sunetului, aerul nu poate să disipeze energia

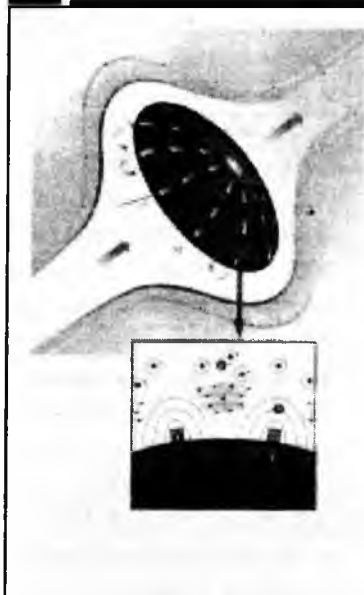
acumulată și avionul străpunge frontul producând un „bang” caracteristic (C). Singura soluție cunoscută pentru evitarea acestui zgomot este propulsia magnetohidrodinamică.

această viteză, aparatul trebuie să traverseze acest „zid al sunetului”, provocând un „bang” caracteristic.

În cazul sistemului MHD, straturile de aer din jurul aparatului sunt respinse spre partea din spate de o forță magnetică, formând un fel de vânt. Contrar cazului clasic, molecule de aer se acumulează în partea din față, împingând nava, în timp ce în față rarefierea lor creează un vid care o aspiră. Nu mai există zid energetic care să se opună înaintării aparatului; ozonul poate depăși viteza sunetului fără „bang”. În plus, acest fenomen nu e mecanic, ci magnetic; nu provoacă decât un singur sunet, cel al moleculelor care se scurg spre partea din spate: un șuierat ușor.

Deci, la originea deplasării aerului se află câmpul magnetic creat de aparat. Un câmp magnetic are puterea de a pune în mișcare particule încărcate (electroni și ioni). Astfel, când apropiem un magnet de ecranul unui televizor, se observă o distorsiune locală a imaginii, întrucât aceasta e formată din electroni.

Aerul n-ar trebui să fie sensibil la un câmp magnetic, deoarece moleculele lui (O_2 , N_2 ,...) nu sunt încărcate. Ca să devină, trebuie mai



În cazul MHD-ului sunt în joc două fenomene. Unul constă – datorită electrozilor plasați pe suprafața ozn-ului (1) – în smulgerea electronilor moleculelor de aer, care astfel devine conducător de electricitate (2). Al doilea sistem, plasat sub suprafață, este un generator de câmp magnetic (3), grație unor fire supraconductoare (4). Aerul „electrizat” (ionii) este astfel antrenat spre partea din spate care va împinge aparatul spre înainte în loc să-l frâneze. Nu existe deci front care trebuie străpuns și nici „bang”.

întâi ionizată atmosfera (să i se smulgă electroni), astfel încât moleculele lui să fie încărcate pozitiv. În afară de generatorul de câmp magnetic, un sistem de propulsie MHD destinat unei călătorii aeriene conține deci un ionizator – un sistem de electrozi care creează un câmp electric sau un sistem propulsat de microunde. În apa de mare, care conține în mod natural ioni de clor și de sodiu, un submarin cu MHD se poate lipsi de ionizator.

Or, atunci când aerul ionizat din jurul aparatului este ionizat, el devine fluorescent – ceea ce amintește de descrierile martorilor, care vorbesc de „sfere de lumină” zburătoare. Câmpul magnetic puternic provocat de motorul MHD poate să se afle la originea și altor fenomene: oprirea mașinilor, starea de leșin a oamenilor, alterarea celulelor la plante. S-a sugerat că ozn-urile ar fi aparate experimentale secrete (și cât se poate de terestre) ale armatei. Este foarte probabil ca militarii francezi, ruși sau americani să lucreze în mod activ la sistemul de propulsare MHD, dar nimeni nu știe în ce stadiu au ajuns



cu cercetările. Pentru că ar mai fi o problemă. Cum să se producă energia necesară unui câmp magnetic atât de mare fără ca greutatea generatorului să nu ținuiască aparatul la sol?

*Această
fotografie a unei
machete
experimentale cu
propulsare MHD
prezintă o
asemănare
frapantă cu
fotografiile de
ozn-uri.*



Altă enigmă este levitația ozn-urilor despre care se relatează atât de des. Trebuie să recunoaștem că acest fenomen nu are o explicație științifică clasică. Trebuie deci să se facă apel la antigravitație. Ieșind dintr-o gaură neagră, navele s-ar imobiliza opunându-se gravitației terestre.

Până la urmă, numai extraterestrii care vor ști să stăpânească legile naturii vor putea să întreprindă „invazia” atât de des anunțată. Pentru pământeni însă, aflați în zorii secolului XXI, vizita lor rămâne un mister la care știința aduce răspunsuri foarte puține.